/REVISTACRONO | @GRUPOCRONO | @REVISTACRONO EDICIÓN DIGITAL Nº 3 - 20 DE JUNIO DE 2020

CRONO

22 AÑOS

AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS

EDICIÓN ESPECIAL DIGITAL

TRAVERSO, AYER Y HOY

Nadie mejor para analizar con propiedad nuestro automovilismo y su evolución hasta la difícil actualidad.

-A FONDO CON ELIO CRAPARO Y ESTEBAN CÍSTOLA
-LA PATRIADA DE BERTA CON EL LR

CODO A CODO

ALBERTO Y AGUSTÍN CANAPINO: PLANES Y CURSOS ONLINE, CON EL EMPUJE DE SIEMPRE

4x2

VIAJAN 4*
PAGAN 2

AHORA 12

LLEGÓ
E-TICKET
Subí al micro, sin imprimir tu pasaje

www.plusmar.com.ar

SEGURO Y ECOLÓGICO

PLUSMAR®

PROMOCIONES, BENEFICIOS Y DESCUENTOS:

VISA · MasterCard · AMERICAN EXPRESS · Naranja · CABAL · Argencard · nativa · Diners Club International

*Los pasajeros deben viajar juntos, en el mismo micro, tanto a la ida como a la vuelta. Deben ser 2 Adultos y 2 Menores (A partir de los 5 años hasta los 17 años inclusive). Deben ser del mismo grupo familiar. Promoción pago contado-efectivo y con tarjeta de débito en nuestras agencias habilitadas, con tarjeta de crédito, en un solo pago, únicamente en nuestro Call Center 0810-999-1111. Los pasajes deberán ser solicitados con un mínimo de 48 Hs de Anticipación. Los boletos, una vez adquiridos, no tienen cambio ni devolución. Ver legales en /yaestasviajando. No acumulable con otras promociones.

04 TRAVERSO Y EL TORINO QUE MARCÓ SU RETIRO EN 2005, EXHIBIDO EN EL MUSEO DONDE ATESORA SU HISTORIA DEPORTIVA , QUE LA REFLEJAMOS EN ESTAS PÁGINAS.

STAFF

CRONO es una publicación propiedad de **Crono Producciones SRL**

Director honorario
Angel Enrique de la Fuente
Directora
Aida Fernandes Pereira
(aidafernandesp@yahoo.com.ar)
Redacción
Domingo Camarda
Fotografía
BH y PrensaPro

Community Manager
Paula F. de la Fuente
Producción Comercial y Publicitaria
Crono Producciones S.R.L
Cel: 011 15 4970-2867
Arte, Diseño y Diagramación
Alejandro Ariel Anzoleaga
Asesoría Legal y Jurídica
Dra. Claudia Capó

Distribución en CABA y Gran Bs.As.
Distrired S. A.
Av.Belgrano 634 4° I
1092 CABA
Distribución en Interior
Distribuidora Austral S.A.
Isabel la Católica 1371/77 (CABA)
Tel: 011 4301-0701
Redacción y Oficina comercial
Tel: 011 4645-0272
grupocrono@yahoo.com.ar

Impresión
Impresora Balbi S.A.
Av. Larralde 5820, Wilde.
Tel: 011 4227-2223
ventas@balbisa.com.ar

RUS®
RIO URUGUAY SEGUROS
ASEGURADORA OFICIAL
WWW.RIOURUGUAY.COM.AR

TEXTO: D.C. | FOTOS: WEB

SINÓNIMO DE AUTOMOVILISMO

El próximo 7 de agosto se cumplirán 15 años de su retiro, pero su vigencia y pasión fuera de las pistas se prolonga en el rol de presidente de la Asociación Argentina de Volantes (AAV) y asesor deportivo del Toyota Gazoo Racing.

Tuvo tres etapas muy marcadas dentro de su campaña, en las que siempre integró muy buenos equipos. Enmudeció a varias generaciones de fanáticos desde que empezó a correr. Dejó el automovilismo activo en 2005 y, desde entonces, continúa vigente en el ambiente como consultor de dirigentes, asesor de equipos de competición (actualmente cumple ese rol en Toyota Gazoo Racing) y, desde lo institucional, al comando de la Asociación Argentina de Volantes. Referente indiscutido de la actividad en todo el país, viene apoyando las gestiones de los representantes de las categorías zonales y nacionales en la elaboración de un protocolo, para que el automovilismo se ponga paulatinamente en marcha, como ya sucede tibiamente en las provincias de Chubut, Santa Fe o Misiones. *"La AAV está dispuesta a cumplir los protocolos gubernamentales. Nadie piensa que las carreras van a arrancar de un día para otro como eran antes de la pandemia, pero necesitamos elaborar esas medidas para ponerlas en marcha. La idea es que vuelva el automovilismo, no sólo los autódromos. Al margen de las categorías nacionales que todos conocemos, como presidente de la AAV, sumo la relevancia de los casi 30 mil pilotos que desarrollan esta actividad en las 340 categorías zonales de todo el país, de las cuales viven alrededor de 50 mil familias. Todos escuchamos las deliberaciones entre dirigentes de las categorías nacionales, acordando posibles fechas y escenarios, pero detrás de eso hay más pilotos* -y gente ligada a ellos- *que necesitan volver a la actividad de a poco".*

Traverso está convencido que, con un protocolo bien elaborado, se puede volver a practicar automovilismo, sin caer en la falta de compromiso reflejado aisladamente en la sociedad: *"Es algo que me cuesta entender. Estoy atento a lo que pasa, y no puede ser que alguien incumpla las reglas sanitarias por falta de consciencia. No tanto porque pueden infectarse a sí mismos, sino por la posibilidad de contagiar a otros. Hay muchos motivos para estar en la calle, pero ninguna excusa es válida cuando se pone en riesgo la vida de los demás".*

Pasa estos días en su campo de Ramallo, donde ha descubierto el valor de las redes sociales y la posibilidad de estar conectado para mantener bien actualizada su interacción familiar o laboral. Sin embargo, no para de asombrarse con sus seguidores: *"Je, muchos me hablan de la hazaña con la cupé Fuego. Cuando una vez le pregunté a alguien muy joven como sabía tanto, siendo que ni siquiera había nacido, me mandó el video... Claro, con la tecnología de las redes sociales, pueden verlo...".*

LAS TOSCAS Racing

A FUEGO LENTO

Calentamos motores. El recuerdo de aquella hazaña, vista y contada por él mismo decenas de veces, hace irresistible preguntarle de nuevo. Es que con él nunca se sabe: puede ser el momento de dar a luz un nuevo detalle, por ínfimo que sea, o disparar una irrepetible anécdota: *"A dos vueltas y fracción del final se prendió fuego el auto. De golpe vi la humareda y a Silvio Oltra buscando un hueco para superarme. Supongo que no me pasó porque esperaba a que yo pare. Pero no lo hice porque, más o menos, sabía un poco de mecánica que había aprendido en los Grandes Premios de TC, cuando tenía que bajarme para arreglar algunos desperfectos. Sabía entonces que del lado derecho estaba el circuito lubricante y del otro lado el de nafta. Si llegaba a ver que el fuego pasaba de un lado a otro, hubiese parado y listo. Pero al final, se dio una suma de cosas que salió bien, las mismas que la mayoría de las veces no salen tan bien. Y encima gané. Además, era la primera época de la televisión y, de alguna manera, se multiplicó la difusión de un hecho que, normalmente, era visto únicamente por el público que estaba en el autódromo. Apenas bajé del auto, casi en movimiento, se me vino la gente encima y me levantó en andas, gente que no conocía, que había invadido la pista y me acompañó hasta el podio. Arriba del auto nunca supe bien cuanto fuego había; obviamente, el humo era un indicio de que algo se estaba quemando, pero por lo que venía hablando por radio, pensaba que había cada vez más y más aceite adentro del auto, y estaba preparado para bajarme en cualquier momento".*

RUS
RIO URUGUAY SEGUROS
ASEGURADORA OFICIAL
WWW.RIOURUGUAY.COM.AR

-Oreste Berta, por entonces a cargo del equipo Renault, nunca fue de repartir elogios, pero ese día te llamó, ¿cierto?

-Sí, recibí una llamada suya en el hotel. Me dijo, *"Vi la carrera, fue increíble, me emocioné...".* Ah, pensé: este no es Oreste... ja, ja, ja. Lo conocí y lo conozco mucho, trabajamos varios años, es un genio; pero de golpe, que ese genio estuviera diciéndome esas palabras, no me entraba en la cabeza,

EMBRAGUES Guzman MULTIDISCOS
CONTACTO: 11-2269-0247 | MORÓN-BUENOS AIRES

Gundy's DELICIAS PANADERIA Y CONFITERIA Sabores que se comparten
/gundysdelicias
#ENTODOMOMENTO
Canning || Castex 1723
Tel (011)4295-7400
WhatsApp (11)26745600
www.gundys.com.ar
San Vicente || Yrigoyen 99
Tel (2225)481-200
WhatsApp (2224) 552757

Épocas de TC en ruta con el Ford oficial que le dio el campeonato de 1978, tras el abandono de Gradassi en el último tramo del Gran Premio.

ja, ja, ja. Disfrutamos una cantidad de años lindos de carreras y campeonatos.

-¿Cómo se disolvió una sociedad tan exitosa después de ganar seis campeonatos en TC2000?

-El "Mago" me dijo: *"¿Te vas vos o me voy yo? Nos tenemos que abrir porque de esta forma se termina la categoría". "Ok"*, le contesté, *"ayudame a buscar una salida y quedate vos..."*. Y ahí fue donde me ayudó a conseguir la representación de Peugeot para 1994.

Sellado ese acuerdo, quedaba por disputarse la última fecha del campeonato. El "Flaco" sabía que Oreste iba a inclinarse por el triunfo de uno de los otros pilotos que integraban el equipo. Traverso, por entonces, finalizó aquél diálogo con una advertencia: *"Ok, pero no me toques el auto: yo termino, me despido como tiene que ser y listo, todos a los abrazos". El "Mago" quería que en esa carrera ganara Luis Belloso y, de ser posible, que Luis José Di Palma fuera segundo* (finalmente, ganó el "Toto" Etchegaray). Por lo tanto, recuerda el "Flaco", *"Mandó a ponerme un motor de mierda. Cuando le dije a Orestito, su hijo, que no andaba, me contestó: 'No sé... pero ya está, si sos campeón'. 'No, pará, no seas boludo: poneme un motor como la gente', insistía yo. 'Ya estáaa...', repetía él. En fin, salí al segundo entrenamiento, venía en quinta, puse primera y... bueno, explotó. Vino Orestito y me preguntó sobre lo que había pasado: 'Voló todo", le dije, 'poneme un motor como la gente'". Resulta que lo cambió por otro peor. Salí a la primera tanda de clasificación y lo mismo: puse primera y pum, volvió a volar. '¡Eh, Flaco! Mi viejo quiere hablar con vos', me avisó. Agarré el teléfono y le dije: 'Mago, me estás poniendo motores para andar último'. Pero él insistía con que ya era campeón: 'Dale Mago, cómo que ya está. No, poneme otro...'. Al final era un cachito mejor. Rebajé a primera y se hizo mierda por tercera vez. No había roto un motor en siete años... ¿Cómo se resolvió todo? Ya en los boxes de Resistencia, Orestito cortó el precinto, llamó a los Comisarios Técnicos y les dijo: 'Este auto está fuera de reglamento porque el motor no tiene puesto el precinto'. Y me echaron a la mierda...pero gané el campeonato".*

UN APASIONADO

Ningún integrante de su familia fue corredor ni se le ocurrió serlo. Aprendió a manejar en el campo sobre un Ford 35, en los aledaños de Ramallo, cerquita del casco donde ahora se levanta su vivienda. *"Se ve que nació conmigo. Cuando crecí y mi viejo me daba permiso, iba a ver las carreras a la ruta. Y sino, me tomaba el tren para ir al Autódromo de Buenos Aires".*

-¿Admirabas a algún corredor en aquellos años?

-En esa época era hincha de Eduardo Copello. Mi viejo había comprado una Estanciera y él arrancaba con un Renault Gordini. Con el tiempo no sólo terminé corriendo con él sino que ganó el día que debuté en Pergamino. Terminamos siendo muy buenos amigos.

-¿Cuál fue el incentivo que te mantuvo tantos años en actividad?

-De alguna manera fui y soy un fanático de lo que hago. Un apasionado. Cuando alguien no sigue esa línea, por más que le vaya bien, en el fondo no lo disfruta. Lo que digo es hay que tratar de descubrir la vocación y buscar la excelencia para lo que se nació. Siempre pensé que podía igualar o superar a los mejores en condiciones de manejo. Claro que no iba a andar diciéndolo por ahí, pero en el fondo lo pensaba. De otra manera no podés correr en autos. ¿Con qué convicción llegaba a un autódromo pensando que había quince pilotos a los que no podía ganarles?

EL TC LO DESCUBRE

Algunos de los pilotos que tenía en mente ganarles eran, ni más ni menos, que Héctor "Pirín" Gradassi, Juan Manuel Bordeu, Carlos Marincovich, Nasif Estéfano, Gastón Perkins, Rubén Luis Di Palma... todos integrando equipos oficiales. Sin embargo, ese pibe de 21 años que debutó en TC el 31 de octubre de 1971, en la Vuelta de Pergamino, se les animó con un Torino y logró su primer triunfo en la ciudad de 25 de Mayo, el 29 de Octubre de 1972, con motores de Oreste Berta. *"Creo que gané mi primera carrera antes de tiempo. Cuando empecé había muchos autos de equipos oficiales. Ese* ➡

El March 792 con el que realizó una buena campaña en Europa durante 1979.

Una de las formaciones más efectivas del Berta Sport: Scarazzini (Director Deportivo), Der Ohanessian, Etchegaray, Guerra y el Flaco, en versión actual.

Actualmente brinda conferencias y capacitaciones sobre seguridad vial, charlas motivacionales y de trabajo en equipo.

COMPETICIÓN

LÍNEA 200 STREET
SUPRESIÓN RESISTIVA
8000Ω x metro.
Para encendido electrónico.
Apto multichispa.

LÍNEA 300 STREET
SUPRESIÓN FERROMAGNÉTICA
5000Ω x metro.
Para encendido electrónico.
Apto multichispa.

LÍNEA 400 RACING
COBRE
ACERO INOXIDABLE
Para encendido a platino.

EXTREME

La Línea FERRAZZI EXTREME fue desarrollada para quienes buscan el máximo rendimiento de su motor.

· Ø11 mm
· Triple Conductor de Kevlar Aramid®
· Malla de descarga capacitiva

El cable del TC

Ferrazzi
IGNICION PROFESIONAL

www.ferrazzi.com.ar

verko
DISEÑOS EN MADERA

verkocarpinteros
+54 9 11 4081-9542

Info@verko.com.ar
Infocarreras@gmail.com

General Paunero 933 Villa Madero

verkocarreras
+54 9 11 3458-6704

verko
CARRERAS

Junto a Fernando Alonso, cuando visitó nuestro país en 2019, invitado por Toyota Argentina.

grupo de pilotos estaba afianzado y los nuevos teníamos que esperar a que nos dieran lugar en silencio. Hasta que un día me dijeron 'Vení, sentate a la mesa, pero no emitas opinión'. No te decían las cosas al revés, te decían 'descubrilo'. Lo mismo que el Viejo Luis: gracias a que me permitió escuchar, aprendí una cantidad de cosas que eran tan complicadas como manejar el auto. El piloto en esa época era más importante que ahora. Había que decidir sobre más cosas. El peligro acechaba. Cuando ibas al límite lo hacías por un motivo, pero no se podía ir todo el tiempo así. La cuestión era descubrir cuando era el momento justo de jugarte por una victoria o un campeonato. Es que la piña nos esperaba a cualquiera en el lugar menos pensado. El miedo era algo que había y sigue estando. Pero cuando vos largás desaparecen todos: la familia, los afectos... No tenía nada de eso en la cabeza, desaparecía automáticamente".

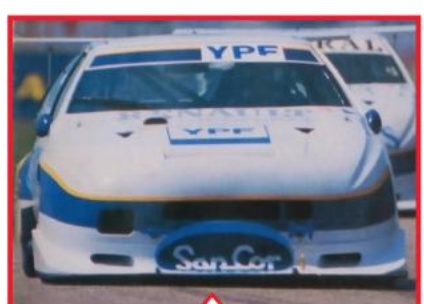
"Antes de largar estábamos todos en vela. Estirábamos las horas previas en los hoteles o en las confiterías porque, supongo, nadie se podía ir a dormir por lo que podía esperarse al día siguiente. No era solo el camino, también estaba el riesgo de despiste por algún problema técnico en el auto. La ruta era angostita...".

–En 1973 viviste de cerca dos de los cuatro accidentes fatales que se produjeron en esa temporada, los de César Malnatti y Estéfano: ¿qué recordás de ellos?

–Malnatti me prestaba repuestos, me hice muy amigo, me ayudaba hasta con los motores. En la Vuelta de Pergamino los autos iban en el aire, nos tocamos, y allá fuimos. La misma alcantarilla que chocó en la parte de abajo, yo la pasé por arriba... Nasif, en cambio, iba manejando con los cintos flojos y usaba un casco medio a la antigua. Llegábamos de La Rioja a Aimogasta. Era camino de asfalto y lo hacíamos a fondo. En un momento, había que frenar a cero porque nos topábamos con un empalme de ruta muy corto. Por ese entonces, nos guiábamos por los postes de luz, que habitualmente seguían la línea de la ruta. Pero en ese lugar continuaban derecho. El primero que llegó fui yo. Su acompañante, José Pacione, me decía que podían haber fallado los frenos. Pero para mí no. Calculo que venía a mucha velocidad, mirando los postes, y confiado que la ruta seguía derecho. Para cuando se dio cuenta que había que doblar, ya era tarde. Creo que se pegó por esquivar al público y, cuando el auto empezó a volcar, salió despedido. En esos momentos me preguntaba qué hacía en esas carreras pero, pasaban tres días, y se me iba.

SU LLEGADA AL EQUIPO FORD

Traverso atrajo las miradas luego de su primer triunfo, a fines de 1972. Por entonces, uno de los pocos interlocutores que tenía en los momentos de distensión era, justamente, Estéfano; hombre afable, de los más generosos del ambiente. Junto a Gradassi y al "Polaco" Hercerg en los motores, formaron un equipo imbatible durante siete largos años. *"Al menos, con Nasif, nos poníamos a hablar. Él ya estaba en el equipo oficial. Le contaba lo difícil que se me hacía correr y la gran mano que me daba la peña en Ramallo. Un día me avisó que el equipo iba a poner un auto más y me habían tenido en cuenta. En la Vuelta de Olavarría vino Herceg con Nasif y me ofrecieron integrarme con un tercer Ford. Era oficial, le habían terminado un auto nuevo a Estéfano y me designaron el de Gradassi para probar elementos, motores, suspensiones, etc. Entré casi como un piloto de pruebas. Nasif era más extrovertido y "Pirín" no tanto, me costó más entenderlo, pero terminé siendo muy amigo de él. Estéfano disfrutaba el automovilismo, te contagiaba, estaba más allá de todo".*



La Fuego de 1993, con la que consiguió su cuarto título al hilo (5° de su colección en TC2000).

Con Oscar Gálvez, por entonces Director Deportivo del equipo oficial Ford, cuando se sumó con un tercer auto en 1973.

–Cuando entraste al equipo, el Director Deportivo era Oscar Gálvez: ¿te dejó alguna enseñanza?

–Yo tenía 23 años. Y un día, con el auto parado en la línea de largada, lo veía ir y venir saltando una zanja. Iba de un lado a otro hacia la gente que estaba pegada al alambrado. *"Guarda, se va a caer"*, le previne. Entonces, se acercó a la ventanilla del auto y me dijo: *"Yo manejo mejor que todos ellos, pero ahí hay médicos, chacareros, veterinarios, y cada uno es mejor que yo en eso. Entonces los tengo que respetar. La fama que me dio el automovilismo no me da derecho a pensar que en todo lo demás sea mejor que ellos"*. Y me dio una gran lección: sé que manejando soy mejor que la gran mayoría, pero desde ese día tomé consciencia que es sólo eso.

–¿Y el "Polaco"?

–Es muy especial, un motorista, un artesano increíble, era muy difícil comunicarse con él porque no hablaba mucho. Terminamos siendo muy amigos. Cuando llegaba a su taller por la mañana, a veces lo encontraba durmiendo. Solía quedarse hasta las cinco trabajando. Le encantaba hacerlo solo. Sus motores eran indestructibles, quizás no tan rápidos, pero lo primero era importante por la confianza que nos daba a sus pilotos.

VIVIR PARA CONTARLA

Su ejercicio al frente de la AAV, de alguna forma, lo mantiene cerca de cientos de pilotos que esquivan los peligros que

La primera fecha de 1983 se corrió en Mendoza y compartió el festejo en lo más alto de podio con Mouras (2°) y Oscar Aventín.

él mismo eludió tantas veces en las carreras. Su responsabilidad, junto a Fernando Croceri y el resto de sus colaboradores, es muy grande, manteniendo activo el subsidio médico que sirve para atender adecuadamente las urgencias derivadas de cada accidente. *"En un año cubrimos casi 1000 accidentes de los graves y los no tan graves"*, enumera Juan María. *"Cada uno tiene su problemática pero, a través de la Asociación, los pilotos de todo el país se pagan su tratamiento. En épocas de competencias, debe haber, en promedio, 30 accidentes por fin de semana. Notamos que muchos de esos son producto de fallas en las medidas de seguridad del auto, del piloto o los circuitos. La idea, junto al ACA, es buscar una solución duradera en las más de 300 categorías que funcionan en el país"*.

En su campaña deportiva tuvo dos o tres golpes de los grandes y con pocos testigos, porque no había televisión. *"En el Gran Premio de la Mesopotamia, en 1975, veníamos a fondo y nos equivocamos: la ruta esquivaba la entrada al pueblo y ni siquiera atinamos a doblar. Zafamos con lo justo de una gran piña. Y la otra ocurrió en 1992, en el Rally de Arrecifes. Por suerte no me hice nada, pero ambos sustos me duraron varios días"*.

-¿Y la de Mar de Ajó, con el Falcon violeta de 1998?

-Venía ganando la carrera y se rompió la goma delantera izquierda. Entré a boxes y volví a la pista re caliente, manejando más rápido de lo que debía. Al final, después de meter cinco récords de vuelta, me tragué la pared de boxes porque me pasé en la curva de entrada a la recta principal. Fue un error de manejo. Podría dar excusas porque era el día de la inauguración del circuito y la banquina estaba llena de panes de pasto para que se viera todo prolijito. El auto bajó las ruedas del piano pero no patinó, sino que se trabó la cola, y sacó la trompa para adentro de la pista. Seguí acelerándolo para controlar la situación y esa es la explicación del porqué hice el trompo, cosa que, de cualquier manera, hubiera hecho igual. Terminé pegándole a la pared a 20 o 30 cm detrás de la butaca. Estuvo cerca... Prefiero las piñas en las que el auto tarda más en detenerse, a las que provocan un golpe seco, porque el cuerpo no soporta el sacudón de la desaceleración. Las otras también son bravas, pero si en el habitáculo no te pega algo o no se desprende nada, tenés más posibilidades. De esas padecí una en Olavarría, con el Honda de TC2000. Esa vez me tocaron y el auto se montó en el piano, con tanta mala suerte, que terminó dando un montón de vueltas en el aire. Por suerte, salí por mis propios medios. Recuerdo que cuando ya estaba de pie, al lado del

\\\DINNER
RESTO/BAR

auto, lo primero que le dije al médico fue: *"Hermano, tenés que llegar antes si querés salir en la tele"*. Otro accidente muy grave, en el que me asusté bastante, fue en Río Cuarto, en 2004, cuando quedé cruzado en la pista con el Torino de TC (después del toque con Ponce de León), de frente a los autos que venían bajo la lluvia.

ORDENES DE EQUIPO

Las sufrió y las acató. Y con el tiempo también conoció su beneficio. *"Cuando entrás a un equipo, las condiciones las pone el equipo. Entré como tercero en el Ford oficial de TC y después fui segundo de Gradassi. El equipo decide qué hacés. Y si no querés obedecer, ármate tu propio auto. Yo era claramente el número dos. A veces venía ganando y ponían el cartel 'Gana Pirín'. No me alegraba ni medio, pero tenía que aceptarlo"*.

Finalmente, obtuvo los campeonatos de TC en 1977 y 1978. *"Llegó un momento en que estábamos casi iguales. Entonces nos dijeron: durante las tres primeras carreras pueden cambiar de auto o probar el del compañero. No había piloto uno o dos definido desde el arranque. Pero cuando terminaba la tercera fecha, el que se estaba segundo en el campeonato acompañaba al de adelante. Eso sí: no teníamos que romper los autos porque, después, el "Polaco" nos castigaba. La definición de 1978 fue muy ajustada: Ford era campeón con Gradassi sin la necesidad de presentarse a correr el Gran Premio. Pero nos mandaron a los dos con los mismos materiales. El que ganaba era campeón. Y le gané porque se le rompió el motor a su auto. Me acuerdo que lo escondió para que no lo viera, especulando con que yo cometiera un exceso o rompiera el mío. Ese Gran Premio terminó de una manera rara: al llegar a Comodoro Rivadavia, había que dar 30 ó 40 vueltas en el circuito del autódromo. En eso, mi acompañante exclamó '¡paró, paró!', pero yo no veía el auto... Hasta que pasé por los boxes más lento y lo vi a él, a Gradassi, después de haber escondido el auto. Entonces puse cuarta y gané el campeonato a dos por hora"*.

A ningún piloto le gusta dejar ganar a otro. Pero con el tiempo, en los años noventa, le tocó estar del otro lado de la línea, y Traverso fue favorecido en el equipo Berta Sport. *"Así como me banqué aquella situación porque eran las reglas de juego, para mí era normal que Renault apoyara a un piloto en la búsqueda del título. Cuando había que definir el campeonato, el piloto dos apoyaba al uno y los pilotos semioficiales hacían lo mismo con el equipo de fábrica. El objetivo era el resultado. Son las condiciones de una estrategia, por más que muchos solían decir que así 'gana cualquiera'. Pero se olvidan que gané también con el auto prendido Fuego... y otra vez llegué segundo con una rueda menos"*.

-¿Cuál era la receta de aquél grupo para tener tanto éxito?

-Cada integrante sabía lo que debía hacer. Trabajamos durante varias temporadas juntos, hasta que llegamos a la conclusión de que la sociedad con Berta no era más negocio. Al año siguiente seguí con Peugeot. Cuando entró Miguel Ángel Guerra al equipo, también se armó una estrategia de piloto uno y dos. Ángel sabía desarrollar muy bien la puesta a punto de los autos y, desde que se puso a hacer ese trabajo, mejoramos un montón.

Estuvo presente en TC2000 desde la primera hora con una cupé Taunus, que cambió por un Renault 18 en 1985.

En 1993 corrió en Turismo Italiano con Lancia, donde obtuvo el subcampeonato.

1995: de nuevo con Scarazzini y Pedersoli, identificados con la ropa de Peugeot, en el año de su doble conquista: su 7° campeonato de TC2000 y 3° de TC.

\\\DINNER
RESTO/BAR

1979: LA FÓRMULA 2 EUROPEA

Al final de 1978 se produce un cimbronazo en el TC: ya se habían retirado los equipos oficiales Chevrolet y Chrysler, mientras Ford daba un paso intermedio, dejando correr sus autos aunque sin el apoyo explícito de la fábrica. Herceg continuó algunas competencias más con Gradassi y Esteban Fernandino en lugar del "Flaco". Hasta que la situación se tornó insostenible: en mayo de 1979 se materializó la división institucional entre el ACA y la ACTC. A continuación, llegaron las objeciones técnicas a las tapas de cilindro de los motores Ford. Herceg pasó a fortalecer las filas del incipiente TC2000 y Gradassi colgó el casco en TC para siempre. *"A fines del '78, el presidente de Ford Motor Argentina me dijo que no iban a patrocinar ningún auto de manera oficial; pero agregó que podía auspiciarme donde quisiera correr. Elegí hacerlo en el exterior porque acá me iba a quedar sin categoría. Entonces me junté con Bernie Ecclestone en el Gran Premio de Argentina y me recomendó ir al equipo March de F.2. Elegí mal. Tal vez tendría que haber ido a la F.3 porque me encontré con quince corredores que hacía cuatro años estaban en lista de espera para subir a un F.1. Entre ellos Marc Surer, Derek Daly y Keke Rosberg. Cuando me agarraron, me pegaron cuatro cachetazos...".*

Con todo, finalizó ese año con un precontrato en la mano a la espera de la firma para correr una docena de competencias en la F.2 junto a Teo Fabi; y otro que preveía cinco carreras en la Fórmula Aurora (o Campeonato Británico de F.1), integrada por autos de Fórmula 1 de uno o dos años de antigüedad, como primer piloto en el equipo de Guy Edwards. *"Nuestro país ha tenido un automovilismo muy fuerte, fue el deporte número uno durante décadas"*, intercala. *"Argentina es muy tuerca, aunque ahora está lejos del centro de este deporte, que es Europa. Tuvimos pilotos argentinos con capacidad para pelear en cualquier circuito del mundo. Y los seguimos teniendo, pero es un tema para desmenuzarlo. Cada vez es más complicado llegar ahí. El que hizo algo genial fue Emerson Fittipaldi, campeón del mundo en 1972 y 1974, porque cuando se bajó del auto siguió recomendando compatriotas de Brasil en el mundo. Nosotros no tuvimos alguien así y eso colaboró para que terminara de cerrarse la puerta. Yo fui por las mías, porque me auspició Ford, y luché desde muy abajo en la F.2. De ese grupo de pilotos, hubo cuatro o cinco que llegaron a la F.1. Estar ahí, haber llegado a probar en Silverstone el Brabham que corría Niki Lauda, con perspectiva de correr un par de carreras en Norteamérica, indica que algo más o menos bueno había hecho. Después no se dio porque la situación que vivía el país en la época de Martínez de Hoz como ministro de economía, obligó a quedarme con mi viejo para arreglar los despelotes económicos".*

SU VERSATILIDAD

"Voy mejor en un auto con techo que en un Fórmula, pero me medí con los europeos en maniobras, en tiempos de vuelta y »

no me fue nada mal. Hice el mejor tiempo en tanques llenos en Nürburgring, en el circuito largo. Todos le dieron importancia. No estaba en un mal camino", agrega sin nostalgia.

Traverso también tuvo grandes satisfacciones en el Rally. Disputó tres veces el Desafío de los Valientes, una competencia con característica de "Súper prime", venciendo a los mejores de la especialidad en la edición de 1988 (Fiat Duna SCV). Ese mismo año ganó en su clase (A7) la fecha de Rally Mundial de Argentina, finalizando sexto en la General. Luego, participó regularmente en algunas fechas del Rally Bonaerense a principios de los '90. *"No me gustaba probar porque, al hacerlo, te adaptabas a los ensayos. Había que manejar siempre igual para que el equipo pudiera distinguir los cambios en el auto. Guerra era perfecto para eso. En un momento, el desarrollo de la Fuego quedó manos de Belloso, quien hizo el récord en Alta Gracia. Oreste me ofreció dar una vuelta. Cuando bajé del auto, me preguntó: '¿Y...?'. 'Esto es una porquería', le dije. Belloso manejaba en función de un auto de Fórmula y para mí era al revés. Yo, por ejemplo, era enemigo de mover el volante en un auto de tracción delantera porque se desgastaban mucho los neumáticos. Creo que cada categoría posee su técnica y, tal vez, siempre tuve la habilidad de ponerme el chip de cada auto. Pude manejar uno de rally, a la semana otro de tracción delantera y, a la siguiente, subir a un tracción trasera con más kilos. Otros colegas se complicaban; en algunos casos, hasta terminaban andando mal en todas las categorías".*

Acá, como asesor deportivo del equipo Toyota de STC2000. Un imán para la gente.

SEGUNDA VUELTA AL TC

A su regreso de Europa evaluó correr en TC2000 con un Ford Taunus. Lo hizo desde 1980 y en 1985, cambió a Renault 18. *"El equipo Ford estaba un poco dividido entre quienes eran oficiales y semioficiales. No quise meterme en eso y, después de ir a ver a Oreste Berta, armé un Renault 18. La Comisión de Concesionarios me ayudó con el auto. Cuando Renault decidió entrar al TC2000, siendo Jesús Peón presidente de la compañía, arrancamos con las cupé Fuego junto a Ernesto Soto. Eran autos de tracción delantera frente a los Sierra, de tracción trasera, y la competencia se equilibraba con la elección de los circuitos"*, recuerda.

En medio de este panorama se había concretado su retorno al TC en 1983: fue una vuelta exitosa, con cuatro triunfos en las primeras nueve fechas, instancia en la que peleaba palmo a palmo el campeonato con Roberto Mouras, de quien recuerda, *"Iba rapidísimo, a veces, mucho más de lo que debía. Más de una vez lo hablamos. Obviamente, ya lo tenía en consideración desde que nos metió seis carreras consecutivas a mediados de 1976, un campeonato que coronó a Gradassi porque las últimas fechas se definieron en el Autódromo de Buenos Aires, donde el Falcon andaba mejor. De lo contrario, el campeón hubiera sido Mouras, porque además su Chevrolet fue el mejor auto de ese año".*

El regreso se produjo porque el "Puma" Aventin quería dejar Dodge y pasarse a Ford, pero no tenía llegada a Herceg. *"Me convocó y lo fui a ver. Luego conseguí que nos armara los motores y arrancamos en equipo con los dos Aventin"*, confirma. Sin embargo, la temporada no terminó como la había imaginado: *"Hasta mitad de año venía peleando el campeonato con Mouras pero, al poco tiempo, el Polaco me dijo que no podía terminar de armar los motores de TC porque estaba con el TC2000. Entonces me enojé, le dije que estaba peleando el título, y me fui a correr a Olavarría sin hacer el service. Por desgracia, el motor voló en pedazos. A partir de ahí, no los hizo más y terminamos el campeonato con la preparación de Roberto Del Campo".*

Cuando le ganó a Oltra con la Fuego en llamas, en General Roca (1988).

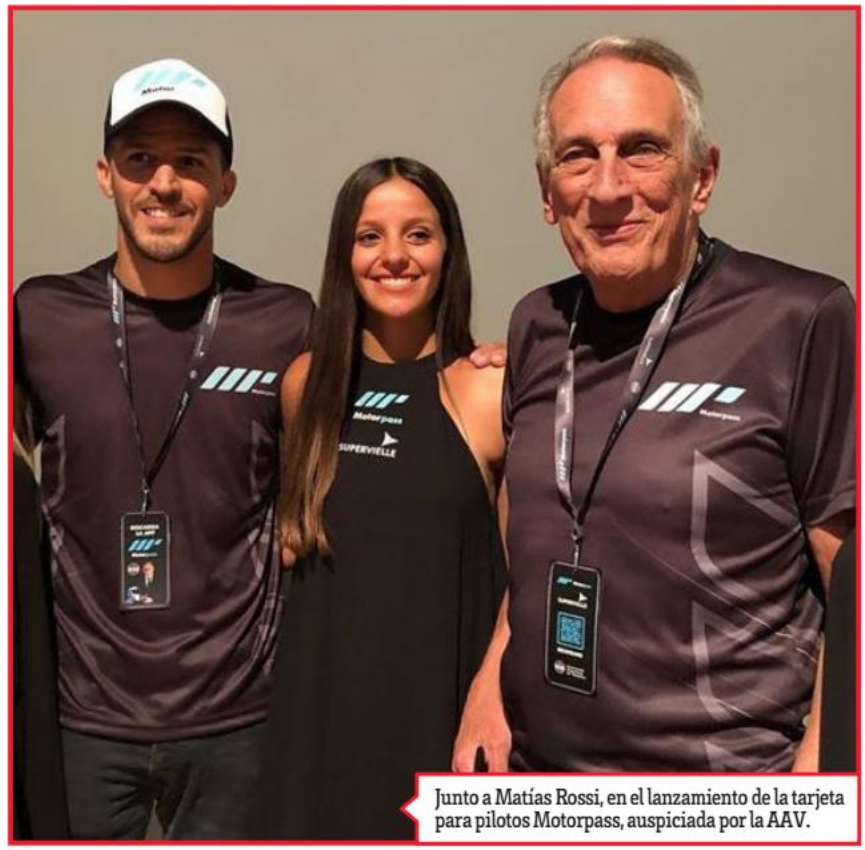
NO A LAS COMPARACIONES

A lo largo de los años obtuvo 16 títulos: 7 campeonatos de TC2000, 6 de TC y 3 de Top Race, el primero en 1977 y el último en 2003. *"Hubo cosas buenas en todas la épocas. No me gusta comparar a Juan Manuel Fangio con Ayrton Senna o Michael Schumacher. Cada uno vivió una época. Viví la década del setenta cuando se corría en la ruta. Eran vueltas largas, de mucha velocidad, lo mismo que los Grandes Premios. La noche anterior a largar nos mirábamos como diciéndonos 'alguno no llega'. En esa época, el acompañante bombeaba aceite al tanque y eventualmente colaboraba cuando parábamos a cambiar una goma. En cambio, desde los noventa, con el avance de la tecnología, el acompañante estaba de más".*

"Fue linda la época de la ruta, pero no es comparable a la de los autódromos, que también me gustaba mucho. Una vez, camino a Corrientes, no pude echar nafta en el lugar justo porque no veía los mojones. Eran kilómetros y kilómetros de gente formada en hilera al borde la ruta. El automovilismo de hoy no tiene nada que ver con ese, tan popular, o más, que el fútbol".

"Lo mismo en TC2000. Una cosa era la lucha entre las cupé Fuego y Sierra y otra en la época de los Peugeot o los Honda. Fueron todas geniales para mí. Pero en aquél momento había pintado la cupé Fuego de negro y, al día siguiente de ganar una carrera, la gente iba a la concesionaria a comprar ese auto. Cómo no había en ese color, al poco tiempo me obligaron a pintarla de blanco, porque salían así de la línea y era imposible hacerlo aparte porque no daban los costos".

La irrupción de la televisión también introdujo un cambio significativo en la división de épocas, al pasarse del relato oral y gráfico a otro más vívido, dominado por las imágenes y el sonido. Así, el público dejó de descubrir a los autos y a los pilotos a pocos metros de la ruta o en los autódromos. Lo mismo que a las grandes maniobras. Entonces, como ahora, todo se amplificaba por medio de la televisión: *"En los Grandes Premios sucedían todo el tiempo. Pero las veía la gente que solo estaba en el lugar. Hablo de cuando corrían los hermanos Gálvez. El piloto era más importante que el auto. Y fue así hasta fines de los ochenta. Entonces se podía arriesgar a romperlo o a quemarlo porque no pasaba nada. El equipo lo arreglaba o armaba otro. Hoy, con el advenimiento de la tecnología, y a la vista de todos, el auto pasó a tener más importancia. Por lo tanto, si el piloto se equivoca o el auto vuela en pedazos, lo echan del equipo y tal vez no corra más".*



Junto a Matías Rossi, en el lanzamiento de la tarjeta para pilotos Motorpass, auspiciada por la AAV.

TECNOLOGÍA Y ESPECTÁCULO

En 1994, Juan María vuelve a plantearse un nuevo desafío y desembarca por tercera vez en el TC. Pero asombra a todos al hacerlo con un Chevrolet. La marca no lograba un título desde 1990 con Emilio Satriano y venía de perder a dos de sus máximos exponentes tras un par de accidentes brutales, como fueron los de Mouras y el "Pato" Morresi. Traverso tomó la posta y logró tres campeonatos más

En su galpón, la Chevy de los campeonatos 1995/1996/1997 de TC; el Renault que se prendió Fuego; el Honda que manejó en 1998 y, al fondo, el Falcon de su 5° título de TC (1999).

de 1995 a 1997 y, de nuevo con Ford, otro en 1999. Después de un paréntesis de dos años, regresa en 2002 y corre hasta su retiro. *"A mediados de los noventa, el TC todavía iba por un buen camino. Cuando dejamos la ruta y entramos a los autódromos, se empezaron a disparar los costos. En la ruta, el mayor gasto era el motor, pero este elemento empezó a perder importancia en desmedro de la tecnología. Por un tiempo, la categoría pudo contenerla, pero llegamos a la actualidad con un TC extremadamente caro. Y para colmo, la gente no lo disfruta, salen carreras aburridas, y no ve todos los recursos que se vuelcan en el auto".*

-¿Querés decir que la tecnología se metió donde no debía?

-Sí. No quiero ver un auto perfecto en una carrera, quiero ver al piloto peleándolo, apreciar cómo encara una curva. Achicándoles un poco las gomas o disminuyendo las cargas aerodinámicas, la gente podría apreciar la destreza de manejo sobre un TC o en un Súper TC2000. Muchas veces el que se equivoca ni pierde el puesto. Antes, las pistas guardaban secretos para quienes eran capaces de descubrirlos. Y como premio, hacías la diferencia. Pero se terminó cuando Berta empezó a usar la telemetría y comparaba mi vuelta con las de otros. Les decía, *"Acá te gana, acá tenés que frenar más adentro..."*. A eso sumémosle las cámaras de a bordo y varias cosas más, como las penalizaciones por puestos o por kilos, para que la actividad sea cada vez más chata y pareja.

-¿Hay algo positivo en la actualidad?

-Claro, yo hablo generalmente de los problemas porque lo bueno lo saben todos. Por ejemplo, está muy bien toda la tecnología que se vuelca en la seguridad. Pero el espectáculo no es el que queremos ver, tampoco lo es el de la F1 o el Súper TC2000. En cambio, el TN mantiene vigente varias características a las que adhiero. No me gusta comparar pero, el aprecio por la destreza del piloto, es una de las cosas que se perdieron. Esto no quiere decir que en la actualidad no tengan esas condiciones, yo las veo, aunque están disimuladas frente al gran público.

EL GALPÓN DEL "FLACO"

El 20 de noviembre de 2018 inauguró su museo, o como a él le gusta llamar, "El galpón", donde se exhiben sus trofeos y 16 de los autos originales que condujo. Él mismo se ocupa del mantenimiento y puesta en marcha de los motores, mientras cumple la cuarentena social con su esposa. El galpón surgió como necesidad de buscarle un lugar a los premios y reconocimientos recibidos a lo largo de sus casi 35 años de carrera deportiva. Para mejor, el visitante es atendido por él mismo, explicando situaciones y contando anécdotas. Eso es lo que transforma esta visita en una experiencia diferente, una cálida experiencia de vida. *"La idea* -explica Traverso- *es compartir un lindo momento con la gente, que ellos puedan ver los autos de carrera y sacarse fotos. También comer y tomar algo".* Para ello, hay una página web que volverá a activarse en cuanto pase la pandemia. Uno de los autos emblemáticos que se exponen es el Torino violeta de 2005, el que utilizó en su última carrera de TC en Olavarría. Al respecto, la reflexión no tarda en llegar: *"Creo que corrí un par de años de más para asegurarme no volver. El motivo principal fue que me estaba metiendo en una generación de pilotos que ya no me correspondía. Las maniobras que teníamos con el Viejo Di Palma, "Yoyo" Maldonado o "Tito" Bessone, no podía hacerlas con los chicos y, justamente por eso, me ganaban. Fue cuando dije: hasta acá llegué. Esa mañana me estaba poniendo el buzo y dije basta. A veces escucho decir a alguno 'En tal fecha me retiro' y pienso: ¿Qué necesidad hay de estar sufriendo mientras se espera que llegue ese momento?".*

-¿Qué reflexión te merece esta actualidad de aislamiento por la pandemia?

-A nadie le gusta esta situación, nadie está acostumbrado, pero hay que tomarlo con responsabilidad, por eso hay que elaborar y respetar los protocolos. La parte mala de esta situación está a la vista pero, cuando todo pase, pienso que el mundo puede arrancar un poco diferente. Este momento provoca problemas de convivencia y, sin dudas, económicos. Espero que cuando termine, eso quede en segundo plano, detrás de la familia y los amigos. Antes íbamos corriendo atrás de la plata y nos dimos cuenta que hay algo más importante que eso.

Vita's

Desde siempre, cerca.

Clínica Constituyentes

¡Tenemos un plan para **vos y tu familia!**

Con o sin aportes de Obra Social.

Una vez que te asocias, no te aumentamos la cuota por edad.

Atención personalizada.

Todos los servicios cerca de tu casa.

Somos del oeste, conocemos y trabajamos con los mejores!

Somos la medicina prepaga que necesitas

CONTACTATE CON NOSOTROS!

- **www.vitas-sa.com.ar/tuclinica**
- **Casa Central (Morón):** 25 de mayo 369, Tel. 2205-9200
- **Sucursal Ituzaingó:** Zufriategui 725, Tel. 2205-9230
- **Sucursal Hurlingham:** Jauretche 1492, Tel. 2205-9240

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

"TENEMOS QUE TIRAR TODOS PARA EL MISMO LADO"

Como todos, el piloto de Chacabuco extraña la cotidianeidad perdida, pero ve la oportunidad de construir un automovilismo más fuerte si se vuelve a correr con una reducción de costos.

-Hola Elio, vamos a hacer una edición digital y queremos hacerte una nota. En un rato te hablo, gracias.

-Dale grosso, espero tu llamado... abrazo.

La charla debía aguardar un poco para respetar el dictado a distancia de sus clases de administración de empresas. La voz firme y serena se escuchó al siguiente contacto, a la hora convenida, dejando conceptos claros y precisos como solemos apreciar cuando lo vemos trabajar en boxes. *"Se hace muy difícil atravesar esta situación para uno que acostumbra a mantenerse siempre en actividad, corriendo en el auto, entrenando durante la semana o desarrollando actividades al aire libre. Esas son las cosas que más extraño* –lamenta–. *Estoy tratando de pasarla lo mejor posible, entrenando en mi casa, cursando la facultad en versión virtual, ocupado con*

los horarios de clases y haciendo algunos trabajos prácticos, ya que dentro de poco vendrán las evaluaciones".

-¿Pueden salir a la calle en Chacabuco?

-Por el momento no. Lo único que habilitaron es una caminata por la tarde. Estamos en la Fase 4 por un caso detectado a una persona residente en Buenos Aires que, durante los fines de semana, vino a visitar a su familia. Pero si todo sale bien después de los 15 días de aislamiento obligatorio, que se cumplen estos días, pasamos a la fase siguiente y, tal vez, se pueda andar un poco en bici. En el pueblo hay siete casos y están totalmente controlados. Estamos alertas de quienes tengan que hacer viajes a Buenos Aires o, incluso, hasta Luján, pero se trabaja bien en los controles de acceso. Por ejemplo, para mantener cierta normalidad, el municipio se encarga de ir al Mercado Central con sus propios medios y luego, distribuir la mercadería en las verdulerías de acá.

-¿Qué balance te dejó la última temporada de TC Pista?

-Fue buena, muy buena. De haber conseguido otra alternativa con el motor, podríamos haber sido mayores protagonistas en la pelea del título. Tal vez no tomamos la decisión a tiempo. Creo que nos confundió un poco la victoria en Posadas. Lo hice con un excelente auto, que no estaba entre los más rápidos en los parciales de recta, pero compensaba muy bien el chasis. Igual no nos quita ningún mérito, creo que fue un gran año, pudimos pelear el campeonato hasta el final y fuimos unos de los referentes de la marca.

-¿Qué expectativas tenés con el proyecto que iniciaste a principio de este año, junto al equipo de los Hermanos Álvarez?

-Son buenas por haber sumado en las primeras dos fechas y ahora ubicarnos 11° en el campeonato. Obviamente, uno quisiera estar mejor, pero apuntamos al armado de un proyecto sólido. La idea no es correr dos carreras en un equipo y después saltar a otro. Lo positivo hasta acá es que no se le cayó nada al auto, no hemos abandonado, ni pasado por inconvenientes que nos hayan impedido girar. La idea es seguir sumando experiencia y avanzar con este nuevo desarrollo, incrementar el "feeling" con Juan Manuel Bouvier y "Machete" Esteban, y seguir trabajando en todos los aspectos para llegar al máximo nivel en las carreras que definen el campeonato. Nuestro objetivo es buscar la chance de pasar al TC y, por qué no, pelear el título.

-¿Cómo te imaginás el automovilismo que viene?

-Creo que esta situación puede ser la oportunidad para introducir un cambio de raíz, el puntapié inicial para intentar cambiar de una vez el tema de los costos. Medidas que contemplen la posibilidad de beneficiar a la mayoría de los pilotos, que todos los que muestran condiciones tengan la misma posibilidad de correr, y no se limite solamente a aquellos que pueden conseguir el dinero. Supongamos que podemos arrancar la actividad en dos meses: ¿pero cómo vamos a ir a pedir que nos den una publicidad, si las empresas llevan tres meses sin poder para pagar los sueldos? Por eso pienso que, si no hay una reducción de costos significativa, grande, habrá demasiadas dificultades para regresar a las pistas. Además, la cuestión no se termina con decidir una fecha para correr, el tema es cómo lo vamos a hacer, cuáles van a ser las medidas de seguridad sanitarias que se van a tomar. Si en la salida de esta pandemia tiramos todos para el mismo lado, creo que podemos lograr un cambio positivo y dar a luz un automovilismo mejor.

LA GRAN CREACIÓN DEL "MAGO" UN ARGENTINO ENTRE LOS PODEROSOS

En apenas tres meses, Oreste Berta ideó, diseño, construyó y puso en pista un auto que sorprendió a propios y ajenos en la Temporada Internacional de Sport Prototipo 1970.

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: ARCHIVO CRONO Y AUTOMUNDO

Después de la exitosa Misión Argentina con los Torino en las 84 Horas de Nürburgring, Juan Manuel Fangio y Oreste Berta, director general y director técnico, respectivamente, había acordado para ir a Stuttgart, a Mercedes Benz. El "Mago" estaba entusiasmado con la idea de conocer en persona, y por qué no conducirlo, al W196 con el que el "Chueco" se había consagrado a mediados de la década del 50' en la Fórmula 1. Sin embargo, la "Flecha de Plata" no estaba disponible cuando llegaron y un ingeniero, Manfred Schiek, les propuso girar en la pista con el C111, un Sport Prototipo experimental con carrocería en fibra de vidrio. Berta disfrutó en cada acelerada al flamante modelo.

Por la noche, mientras cenaban, Fangio sabía que Berta quería regresar al país para continuar con sus labores, pero le propuso que lo acompañara a Suecia, donde se iba a estrenar el circuito de Mantorp Park con una carrera de Sport Prototipos. Allí también estarían Patricio Peralta Ramos (hijo de Ricardo, principal accionista del diario La Razón) y directivos de YPF, quienes buscarían los autos para alquilarles a los pilotos argentinos que participarían de los 1000 kilómetros de Buenos Aires, en enero de 1970. Una vez en el rutilante circuito sueco, a Berta no le alcanzaban los ojos para apreciar cada detalle de las máquinas presentes en los boxes: Porsche 908, Lola T70, Alfa Romeo 33, entre otros.

Por la noche, y en la sobremesa, Fangio y Peralta Ramos le ofrecieron a Berta construir su propio Sport Prototipo, con el motor y las piezas que él quisiera, para presentarse en el Autódromo de Buenos Aires... Faltaban poco más de cuatro meses para la carrera, y el rafaelino (cordobés por adopción) no demoró demasiado en aceptar el desafío.

EL NACIMIENTO DE UNA JOYA

En Suecia mismo, Berta se reunió con la gente de Lola y acordó la compra de las ruedas, portamazas y frenos del T70, a la

PRUEBA ESPECIAL.COM
fernandoarregui@hotmail.com
Toda la información del Deporte Motor en un solo lugar

vez que llamó a Cosworth y, "con llave que Fangio abría todas las puertas en Europa", según describe en su libro "Motores, autos y sueños", acordó una entrevista con Keith Duckworth, uno de los dueños de la compañía, en Londres. Acordada la compra, Oreste volvió a Buenos Aires y, en pleno vuelo, diseñó el coche y las suspensiones del mismo, las cuales les terminó de dar forma una vez en su taller de Alta Gracia, junto a Roberto López, también proyectista del chasis.

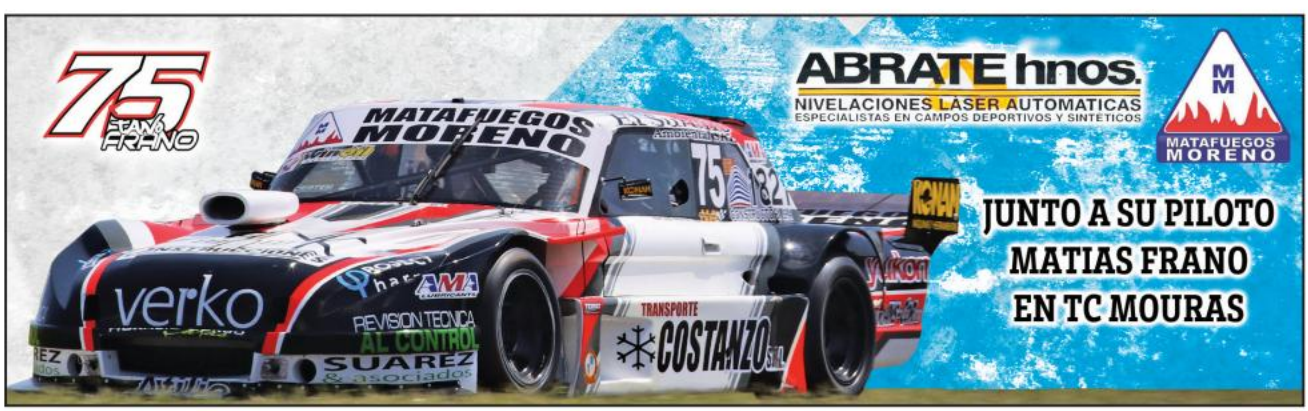
A los pocos días, Berta y López construyeron una maqueta del bastidor con madera balsa y le aplicaron torsión, reforzando las partes que observaban endebles. A su vez, determinaban la medida de los caños SAE 1020 que colocarían en cada sector. El preparador quería un auto liviano, rígido, con poca área frontal y sencillo para reparar en caso de accidente. En cuanto a las suspensiones, se basaban en las del Brabham de Fórmula 2, con un sistema propio que permitía ajustar al manejo del piloto, facilitando la puesta a punto.

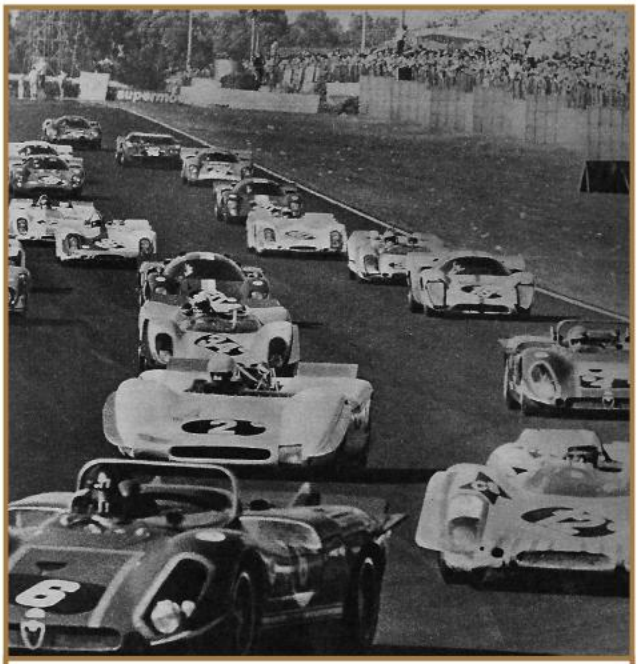
Desde aquella reunión pos cena, donde Peralta Ramos y Fangio le propusieron hacer un auto, hasta la primera prueba del Berta LR (iniciales de La Razón, impulsor y financista del proyecto) en el Autódromo "Oscar Cabalén", pasaron 94 días. Sin embargo, el estreno no fue como el equipo esperaba. Después de un par de giros al trazado cordobés, donde al final de la recta llegaba a 280 km/h, el coche se cruzó en pleno curvón y Berta, quien estaba al volante, se pegó contra el paredón interno y dañó considerablemente al vehículo, por lo que tuvieron que regresar al taller.

Luego de un par de días de trabajos, la escuadra se dirigió al Autódromo de Buenos Aires para probar con los pilotos designados para la competencia: Rubén Luis Di Palma y Oscar Franco. El "Loco" dio una vueltas de reconocimiento, Oreste otras tantas, pero tuvieron que guardar a la "bestia" porque el circuito no estaba habilitado para ensayos. Pasaron las Fiestas y el viernes 2 de enero, una semana antes de la competencia, era la jornada destinada para un exhaustivo test. Pasado el mediodía, "Cacho" tomó el volante del coche. El calor era imperante y el cielo encapotado anunciaba la llegada de la lluvia en cualquier momento. Un chaparrón encontró al de Azul antes de la Horquilla, pero Berta y los suyos no se preocuparon porque estaba a pocos metros de ingresar a boxes. Pero Franco continuó acelerando y, al finalizar la recta, perdió el control del bólido que saltó más de tres metros antes de detenerse contra el guardrail. El piloto estaba inconsciente, y como no había servicio de ambulancia, lo cargaron en la caja de un Rambler Cross Country y lo trasladaron al Hospital Salaberry.

Fangio y Berta en Mercedes Benz, en Alemania, con el prototipo C111. Ahí fue donde todo comenzó...

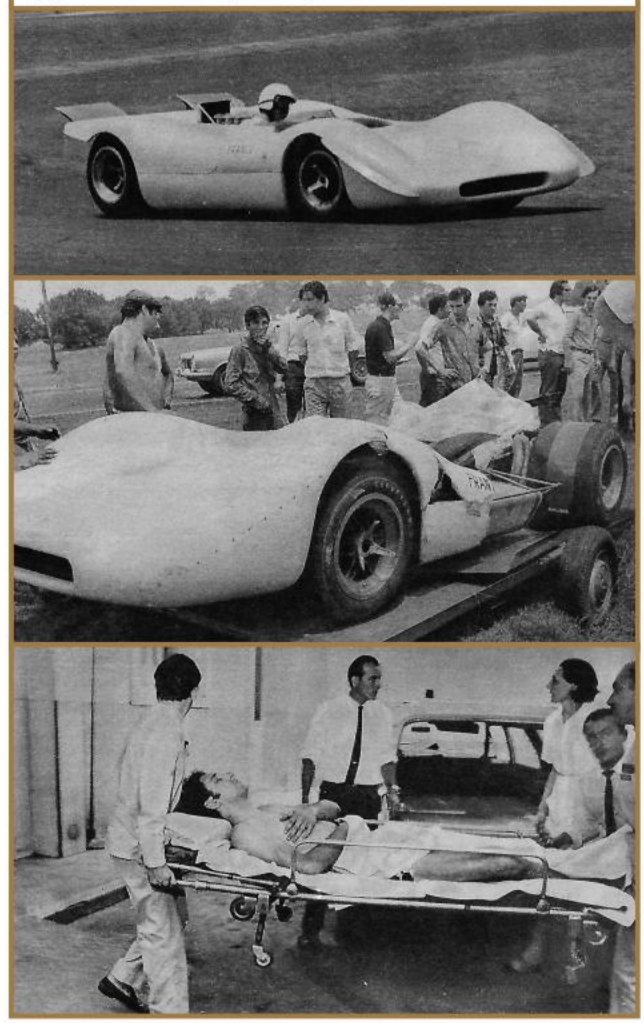
Con Franco fuera de peligro y recuperado, el equipo empezó a reparar al LR para el inicio de los entrenamientos oficiales, el viernes 9 de 15 a 19 horas, en el circuito N°15.





El Berta LR, con Di Palma al volante, en la largada de los 1000 kilómetros de Buenos Aires.

Oscar Franco probó una semana antes de la Temporada Internacional, en el Autódromo de Buenos Aires, pero perdió el control del coche, se pegó al final de la recta y fue hospitalizado.



TODOS PREGUNTABAN POR EL COCHE BLANCO

El jueves, en las prácticas no oficiales, Di Palma colocó al producto nacional en el segundo puesto, lo que generó algarabía y hasta lágrimas de emoción en el grupo. Muchos suponían que los europeos (Porsche, Ferrari, Matra, Alfa Romeo, Lola) habían escondido, pero el viernes, en los ensayos oficiales, se metió cuarto y el sábado, en la clasificación, figuró tercero, con un tiempo de 1m55s1, detrás del Porsche 917 N°28 y del Alfa Romeo 33 N°6. La dupla argentina, Di Palma-Carlos Marincovich (sustituto del accidentado Franco), largaría en primera fila de la séptima edición de los 1000 kilómetros de Buenos Aires con un coche proyectado y construido en menos de 100 días. Solo Oreste Berta y su "magia" podían lograrlo...

Con la largada, y ante el delirio de 40.000 personas en las gradas, el "Loco" se metió detrás del Porsche de Brian Redman y David Piper y del Alfa de Andrea de Adamich y Piers Courage, pero pronto el Cosworth V8 comenzó con algunos inconvenientes y, en la vuelta 28, Berta ordenó abandonar con el fin de cuidar el motor para la semana siguiente, cuando se iban a disputar las 200 Millas en el trazado porteño. El dúo francés Jean Beltoise-Henri Pescarolo, con el Matra 650, se impuso en poco más de 5h37m, pero la atención estaba centrada en el box argentino, donde la mayoría de los mecánicos y pilotos de otros equipos pasaban a felicitar -y a espiar- a Berta y su grupo por el trabajo realizado durante el fin de semana.

Uno de los problemas con los que se encontró Oreste en carrera fue que los soportes de la suspensión, anclados en la caja de velocidades, se aflojaban por la vibración del V8. Un miembro de Alfa Romeo le sugirió colocarles 'Loctite' en las roscas, algo desconocido para el argentino hasta ese momento.

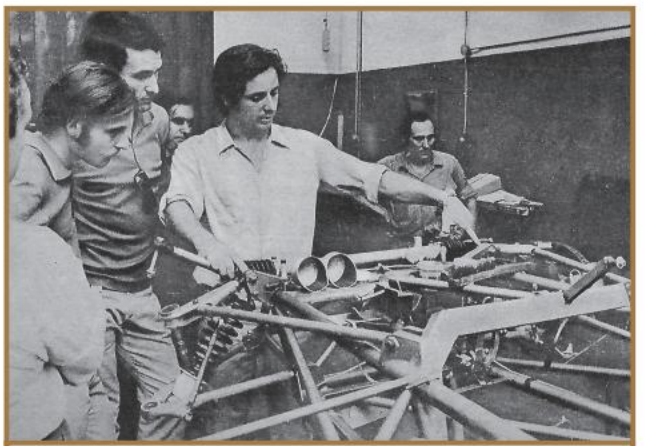
El sábado siguiente, para la clasificación de las 200 Millas, Di Palma finalizó segundo con otro 1m55s19, a 1s2 del Alfa de Courage. Esa competencia, tenía la particularidad de ser dos series de 160 kilómetros cada una, por lo que la General, se daría por suma de tiempos. En el primer parcial, Di Palma se pegó a la cola del Alfa en los primeros metros y hasta punteó en un giro, pero comenzó a padecer problemas con la caja de velocidades (se quedó sin tercera), por lo que se retrasó en el inicio pero después, cuando llegando al límite de las revoluciones del motor en segunda para pasar a cuarta, pudo recuperar algo y terminar tercero.

En la segunda batería, Marincovich debió entrar a boxes porque las bujías se empastaron -el equipo sufrió con el mapeo del motor durante todo el fin de semana- y al volver a pista, el ímpetu por recuperar posiciones lo traicionó, perdió el control del coche en Ascari y concluyó al lado del guardrail.

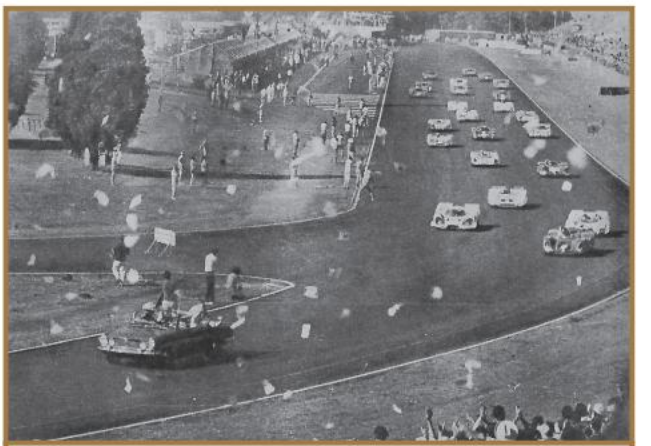
UNA INVITACIÓN DE LUJO

Si bien el Berta LR fue un auto que se terminó sobre la hora para afrontar los 1000 kilómetros, tras el accidente de Franco, y no haber podido encontrar la puesta a punto ideal, tanto del chasis como del motor, lo realizado fue tan sobresaliente que, a los pocos días de finalizada la cita porteña, Berta recibió una invitación del Automóvil Club Alemán para participar de los

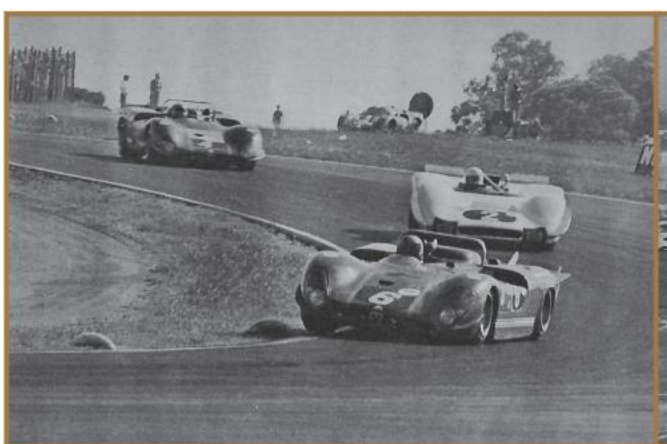
RADIO ARGENTINA AM 570
TURISMO CARRETERA
34 AÑOS
Equipo Autódromo
LUNES A VIERNES DE 13 A 14 HS.
TAMBIÉN PODÉS ESCUCHARNOS EN VIVO
WWW.EQUIPOAUTODROMOWEB.COM

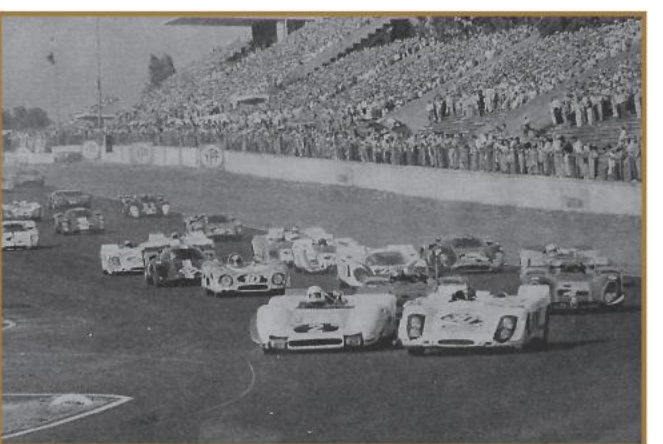


Oreste Berta observa la suspensión delantera junto a colaboradores. El peso total del auto, sin piloto ni combustible, era de 678 kilos.



Los espectadores explotaban de algarabía a cada paso del Berta LR. Más de 40.000 personas colmaron las tribunas de Buenos Aires.



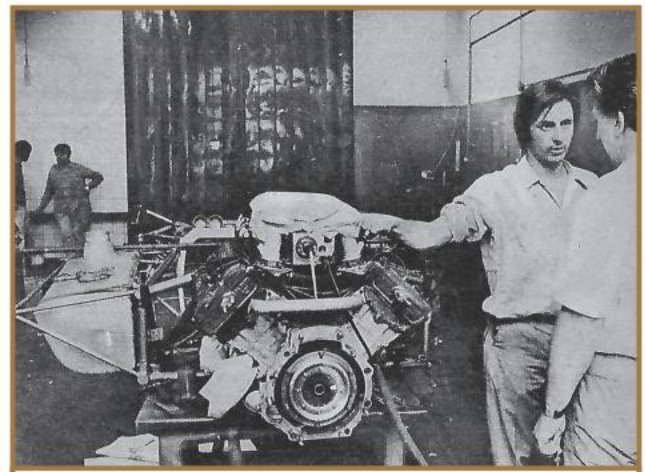


Dos momentos de las series de las 200 Millas. Di Palma detrás del Ala y Marincovich dándole pelea al Porsche 908 de Masten Gregory.

El LR dañado, en Ascari, luego del despiste de Marincovich en la serie.

El producto argentino, al igual que los Torino un año antes, causó sensación entre los teutones.

Jackie Stewart fue uno de los visitantes en el box argentino y se sentó en la butaca del innovador prototipo de Berta.



Berta apoyado sobre el Cosworth V8 de 3.000cc que motorizaba al LR. Originalmente tenía 430 HP de potencia, pero con una modificación en el caño de escape para que funcionara más suave a bajo régimen, el "Mago" lo dejó en 412.

1000 kilómetros en Nürburgring.

Con el apoyo económico de YPF, La Razón y Fric Rot, Di Palma y Marincovich como pilotos y Fangio como asesor (Juan Manuel tuvo un infarto días del viaje y no fue de la partida), Oreste encaró el proyecto con un chasis nuevo y carrocería modificada. Una vez en el mítico trazado teutón, el LR alcanzó los 300 km/h en las partes veloces, muy estable, pero en las zonas donde el asfalto tenía ondulaciones, el auto argentino tenía problemas y, en algunos tramos, se elevaba más de medio metro del suelo. La solución llegó por Bilstein, proveedor de Porsche, que le preparó al proyectista de Alta Gracia unos amortiguadores con mayor recorrido; y por Lola, que le vendió unas llantas más angostas. Sin embargo, otro altercado aquejó al equipo nacional: se quemó la bomba de inyección electrónica. La dificultad es que nadie utilizaba el motor Cosworth, por lo que, después de buscar y buscar, Porsche le dio una bomba similar pero que tenía mucha más presión, por lo que reventó mangueras y el tanque recuperador.

Una vez enmendados los inconvenientes, y casi sin girar (diez vueltas entre los dos pilotos), Di Palma se clasificó décimo, una posición que apenó al conjunto argentino pero que asombró a los demás, que estaban muy pendientes de lo que se hacía. Rubén Luis largó y, tras 130 kilómetros de carrera, Marincovich se preparaba para subir. Pero el arrecifeño nunca llegó. La rotura de una manguera lo dejó de a pie al costado de la pista.

Al regresar a la Argentina, Berta y Di Palma se pusieron a trabajar, sobre la base del auto, en el Berta LR nacional para el campeonato de Sport Prototipo. El motor sería un Tornado, pero ubicado adelante, mientras que la suspensión delantera, los frenos y portamazas serían de Torino, la caja puente De Dion, la suspensión trasera de un auto de fórmula y la carrocería modificada y recortada por la nueva posición del impulsor.

Solo 50 días pasaron desde el abandono en Alemania hasta el debut en Nueve de Julio, en lo que fue la inauguración del autódromo. El "Loco" abandonó en la primera serie (se dobló una válvula) y ganó en la segunda, con récord de vuelta incluido. Pero la historia del LR autóctono, como las incursiones en las temporadas internacionales siguientes, quedarán para otra ocasión...

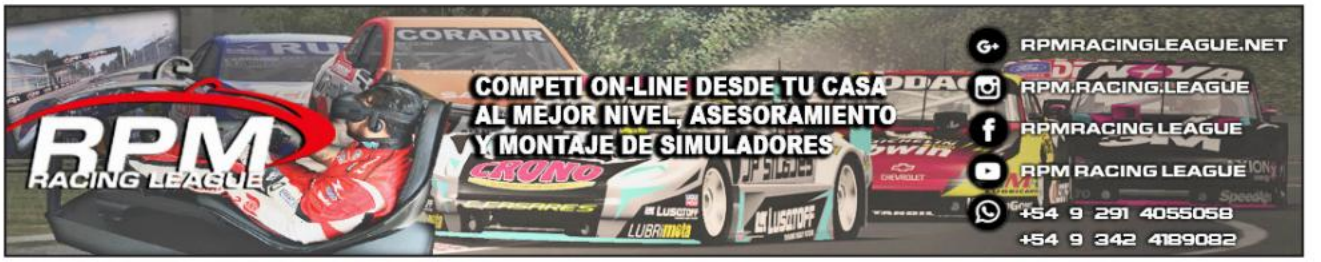
ACOMPAÑANDO AL TETRACAMPEÓN DE TC AGUSTÍN CANAPINO
Y A TODO EL EQUIPO SPEEDAGRO RACING

PRODUCCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN: RUTA NAC. 11 - PARQUE INDUSTRIAL LOTE N°2
CP 3017 SAUCE VIEJO - SANTA FE - ARGENTINA. TEL. COMERCIAL: +54 342 4996 100 - WWW.SPEEDAGRO.COM

LOS CANAPINO
FUERZAS COMPLEMENTARIAS

TEXTO: D.C. | FOTOS: WEB Y ACTC

Ambos coincidieron para contarnos cómo imaginan el retorno a las competencias, sus proyectos y la pasión que sienten por este deporte.



Padre e hijo componen el alma del SpeedAgro Racing. Ellos coordinan una estructura y organización de profesionales que siguen desplegando el mismo impulso que en la última década, cuando lograron juntos cuatro títulos de TC (hazaña que se cuenta con los dedos de una mano en los años de la octogenaria categoría). La vitalidad es la de siempre. Los hábitos, quizás, no tanto. La irrupción de la cuarentena le cambió los horarios a Agustín. A la mañana se despierta un poco más tarde que de costumbre, porque se va a dormir a medianoche; o directamente sigue de largo, como hacía su padre a fines de los '80, cuando programaba software en La Fortaleza de Oreste Berta. Pero el motivo del remoloneo de Agustín es otro y se justifica por su actividad en las carreras virtuales. En el tiempo que llevamos de aislamiento, disputó -entre otras- dos carreras de 24 Horas sin alejarse a más de un metro del simulador.

EL MUNDO VIRTUAL

"Hoy por hoy se convirtió en una profesión y hay muchísima actividad", advierte Agustín. Para quienes estamos en casa entendiendo de a poco el mundo de los E-sports, las 24 Horas de Le Mans Virtual fueron una muestra acabada de ese crecimiento. Participaron importantes nombres de la Fórmula 1, WEC, Fórmula E e IndyCar. Pilotos de la vida real como Lando Norris, Juan Pablo Montoya, Fernando Alonso, "Pechito" López, Esteban Guerrieri (fue 2° con su equipo), Julián Santero y Rubens Barrichello, se midieron en la pista de Le Sarthe (virtual) con lo más selectos animadores del simracing (los profesionales del Pro Racing Championship, la Liga virtual de Pilotos). Canapino, después de pelear el liderazgo con Max Verstappen en el horario nocturno, culminó 3° con el Rebellion Williams E-sport. *"La preparación previa depende de cada carrera. Cuando corrí las 24 Horas de Nürburgring, la exigencia del trazado largo me demandó un gran esfuerzo previo. Hubo decenas de inscriptos y entrené de cuatro a cinco horas por día, un par de meses antes. Actual-*

CURSOS PARA SIMRACERS

Entre otras tareas vinculadas a estos días de pandemia, el pasado 19 de junio, Agustín Canapino y Guillermo Cruzzetti (foto) -destacado ingeniero y miembro del SpeedAgro Racing- pusieron en marcha un curso inédito en el país, desde cuya plataforma, imparten conocimientos online de adquisición de datos para simracers.

Por su parte, Alberto Canapino dictó un curso online de puesta a punto, dividido en cuatro clases de tres horas. Además, no para de inventar soluciones para probar en los autos de carrera. *"Esta actividad no permite quedarte de brazos cruzados. De hecho, hicimos un par de cursos al principio de la cuarentana y estoy recuperando tiempo leyendo artículos técnicos, tratando de que este cambio de vida nos afecte lo menos posible"*, dice.

mente, trato de que no se superpongan las fechas virtuales de TC, STC2000 con las internacionales", señala.

–¿Cómo es la sensibilidad del juego con respecto a un auto de TC?
–La realidad es otra cosa. Lo virtual nunca va a ser igual, pero se acerca mucho. En el simulador hay que hacer fuerza con el volante porque el sistema lo endurece y ablanda, como sucede en el auto verdadero. Pero el desgaste de la goma es un poco más sensible que en la realidad y, además, te genera mucha tensión. Terminás muy cansado.

Alberto, por su parte, cuenta con poco más de tiempo para poner en perspectiva tantos años de competencia, ver carreras de otros años y revalorizar los 11 títulos de TC que logró como chasista (más el de TC2000, en 1995 con Peugeot). *"Me motiva levantarme y pensar en trabajar, desarrollar y ver cómo reinvertir las utilidades; si en el automovilismo no ponés el 110 %, no llegás a ser exitoso"*, confirma.

–¿A vos te interesa el mundo de las carreras virtuales?

REGRESO AL ST2000

El año pasado, Agustín le dijo a Alberto: *"Viejo, tengo que pedirte algo: me tenés que dar una mano con el equipo Chevrolet"*. La escuadra buscaba un cambio en el departamento técnico para la presente temporada. A fines de 2019, Canapino ya tenía delineadas las primeras trazas aerodinámicas y comenzaban los primeros trabajos sobre los Cruze de Agustín y Bernardo Llaver. Los autos quedaron listos para iniciar las pruebas. *"Serán más rápidos y se apunta a mejorar el espectáculo. Veremos cómo resulta, hay que desandar un camino donde la tecnología y la paridad corrió en sentido contrario, acá y en el mundo"*, vaticinó el constructor. *"Antes, un piloto que marcaba la diferencia, la mantenía algún tiempo. Hoy, con la telemetría, un chico aprende más rápido". "Calculo que los autos serán más difíciles de manejar, ya que ganará carga el tren delantero y eso los tornará más inestables"*, concluyó. El proyectista se suma a la categoría después de 6 años, cuando estuvo en el equipo Peugeot, también junto a su hijo.

El ingeniero Cruzzetti, Agustín y su papá, en la temporada del primer título (2010).

–En esta cuarentena las sigo a través de Agustín, pero hay tanta variedad y cantidad que se me hace difícil mirar todas. Me da la impresión de que los pilotos reales lo utilizan como un buen entrenamiento, sobre todo en el aspecto mental. Muchos se enganchan y les sirve; otros, no tanto. Particularmente, me interesan las carreras de larga duración. Es fantástico ver cómo se arman las estrategias, la puesta a punto del auto y los cálculos para el ahorro de combustible. Veo que eso es útil para sacar conclusiones.

PENSANDO EN LA VUELTA

Hace algunas semanas, el campeón del Turismo Carretera cobró protagonismo cuando le pidió al presidente Alberto Fernández que considere liberar la práctica del deporte motor. Su reclamo por Twitter se sumó al de varios referentes del automovilismo. *"Es importante que tengamos carreras en el corto plazo. Pero cuando las hagamos habrá que implementar todas las medidas de seguridad e higiene recomendadas. El virus seguirá entre nosotros un tiempo más. No es algo imposible de hacer, efectuando controles de fiebre en los accesos y sin público".*

"Podemos hablar de cómo reducir la cantidad de personas, pero hay una cuestión sanitaria que debe ponerse en manos de los especialistas", agrega Alberto. *"Son los más indicados para generar medidas que permitan adaptarnos. No tengo dudas que se puede hacer una carrera con mucho menos movimiento de lo que estamos habituados, reduciendo los días y la cantidad de gente. Pero siempre y cuando estén dadas las condiciones para evitar el contagio en los lugares que visitemos. Si no tenemos salud, no podemos hacer nada".*

–¿Veremos un automovilismo muy diferente cuando se reinicie la actividad?
Alberto: En ingeniería se puede analizar mucha información a distancia, no es muy distinto que hacerlo sentado en el box. A nosotros nos sirvió que la pandemia se desató primero en otros países y después llegó al nuestro. Ayudó a tomar decisiones correctas. El hecho de que haya vuelto a correr el Nascar, seguramente, nos permitirá poner atención en ese protocolo. La experiencia que están haciendo es válida, lo mismo cuando arranque la F1.
Agustín: Estoy de acuerdo con incorporar algo de lo que hacen ellos, pero no sé si con la secuencia de fechas con que retomó el Nascar. Esperaría el momento adecuado, estudiaría las medidas necesarias y analizaría lo bueno de los demás, contemplando nuestras necesidades. Para mí, lo del Nascar es un extremo, pero quedarnos sin actividad hasta fin de año, también. Buscaría un equilibrio.

Alberto: El reinicio va a ameritar un reordenamiento general. Lo fundamental es la coordinación, para que no haya superposición de fechas. Nuestra actividad está sufriendo muchísimo, se compone de un montón de pymes que, en lo económico, necesitan ponerse en marcha.

Por último, un concepto final sobre lo que piensa cada uno del futuro inmediato: *"En la mayoría de los rubros* -amplía Agustín- *esta realidad supera la ficción. Que el mundo se haya parado por esta pandemia es increíble. Es una gran sorpresa para todos y hay que adaptarse: el ser humano es un animal de costumbre y confío que vamos a salir adelante"*. Su padre reflejó la siguiente postura: *"Espero que esto nos fortalezca como seres humanos, que valoremos más vivir el día a día y resignifiquemos el sentido de la vida. Pienso que vamos a salir fortalecidos y nos hará mejores personas a todos"*.

LA VIGENCIA

"Tenemos la misma pasión. Agustín es tremendamente estudioso de todo lo que lo rodea, tiene incorporado el concepto de la mejora continua", señala Alberto.

"La técnica –complementa su hijo- *me apasiona tanto o más que correr en autos. Aprendí mucho de mi viejo, el mejor profesor que tengo, el número uno del país, y sigo en constante aprendizaje. Me gustan los conocimientos de ingeniería, puesta a punto y adquisición de datos"*.

En esta relación, enlazada por lo familiar y el automovilismo, encontraron las condiciones adecuadas para actualizar ambos potenciales. Seguramente, los conocimientos adquiridos durante 2019, mientras duró la sanción de la ACTC a Alberto, tendrá un valor incalculable cuando se vuelva a la pista. La inédita experiencia del chasista, trabajando online con el equipo desde Arrecifes, afianzó las decisiones de puesta a punto hechas por Agustín. En ese rol, el piloto confirmó aspectos claves de su auto. Dentro de poco, muchos colegas deberán imitarlo, en compensación a la restricción de ingenieros y mecánicos que se viene por las futuras medidas sanitarias.

Pero lo más importante es la química establecida por ambos y que nadie más posee: una apreciable relación padre-hijo / chasista-piloto en la que se aceptan, con sus diferencias, de una manera auténtica e incondicional.

Home Delivery

El E-Commerce nunca fue tan fácil.

Urbano, una empresa con una amplia trayectoria y más de 60 sucursales en todo el país, le brinda el servicio de E -Commerce que usted necesita para llevar sus productos donde sea que este su cliente.

- Retiro de productos en tu domicilio
- Entrega del producto en el domicilio del comprador
- Herramientas on-line que facilitan la operación
- Seguimiento on-line de los envíos
- Merlín on-line, único sistema de normalización de domicilios que asegura la correcta carga del mismo
- Remito Digital que asegura la correcta entrega del producto
- Logística Inversa

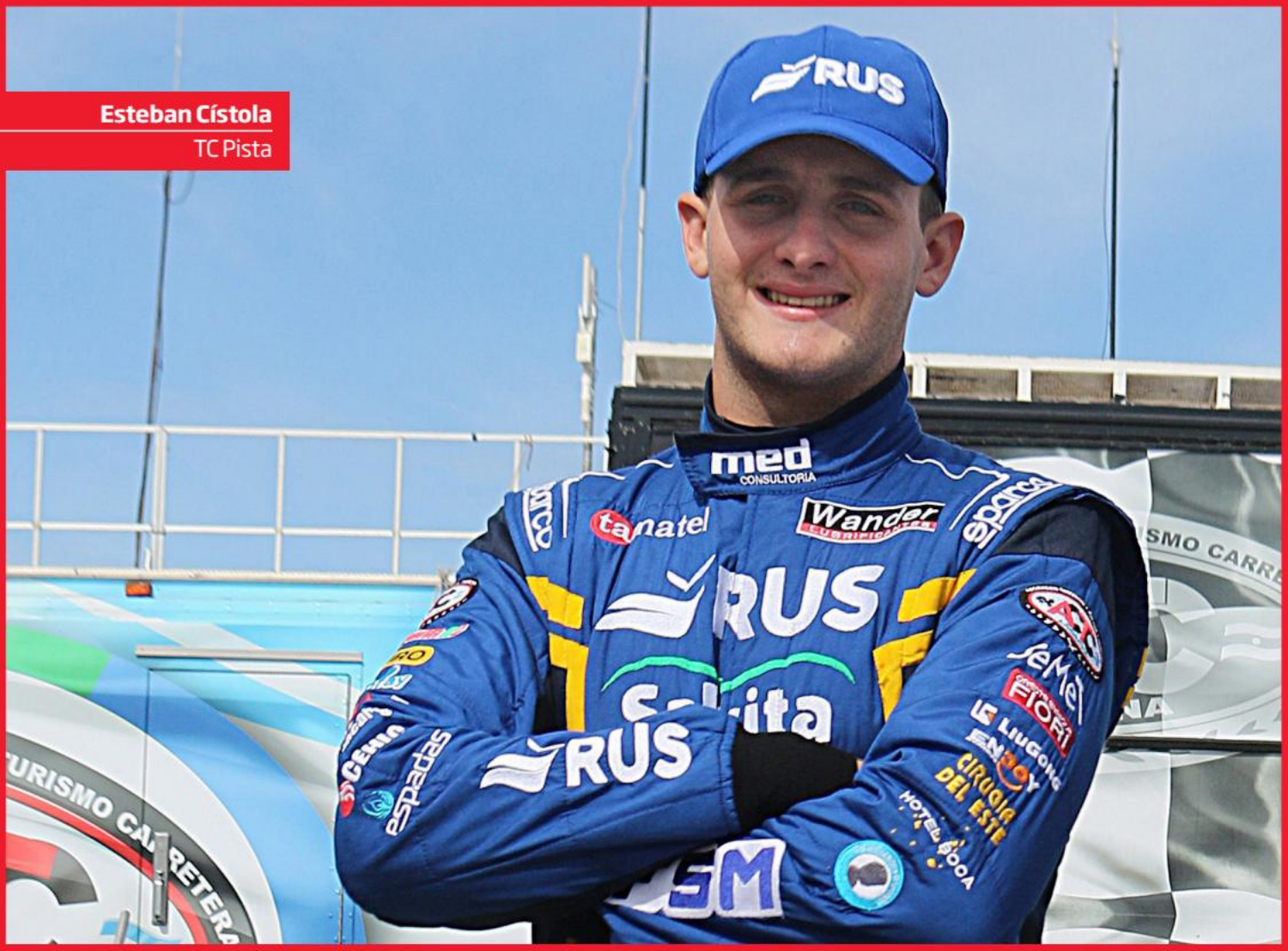
www.urbanoexpress.com
homedelivery@urbano.com.ar

ARGENTINA : Casa Central, Ferré 6660 (CABA)
Tel.: (54-11) 4378-2129 / 0810 - 222 - 8782

URBANO

G.E.B.
gebcompeticion@hotmail.com
www.gebcompeticion.com.ar
Elementos para competición
ENVIOS AL INTERIOR
Mendoza 771 - C.P.B 6612 BMO / Suipacha - Bs. As. - Argentina
Tel/Fax:02324-481275 / Cel. 02324-15512521 / 011-1550255087

CURVON
Fotografías del Automovilismo Argentino
CURVONFOTOS #CURVONFOTOS
curvonfotos@gmail.com www.curvonfotos.com



Esteban Cístola
TC Pista

ANSIAS POR LA VUELTA

El joven salteño arrancó su segunda temporada en TC Pista, en la que compite junto al RUS Med Team, y nos cuenta su actualidad mientras aguarda la reanudación del torneo.

TEXTO: D.C. | FOTOS: CRONO Y RUS MED TEAM

Van tres meses y medio sin carreras de TC. Desde su hogar en la capital salteña, Esteban Cístola da inicio a un nuevo día. Su agenda es más o menos variada, pero siente mucho la falta de automovilismo, actividad que a nivel nacional sigue suspendida hasta nuevo aviso. *"Por el momento estoy bien, en mi casa, pasando la cuarentena"*, se escucha con cierta resignación.

–¿Cómo vas llevando esta situación?

–Y, está un poco complicado. Bah, como todo. La verdad que este tiempo de inactividad nos complica a todos los pilotos por igual.

Su situación, como piloto profesional, es difícil, igual que la mayoría de los que dependen exclusivamente del automovilismo. Si bien cuenta con el respaldo de su familia, relacionada con las actividades del campo, el piloto del equipo RUS Med comenta que *"Empecé el año muy bien, con muchas expectativas de pelear el campeonato, pero este problema nos cortó el envión que habíamos tomado en las dos primeras fechas del año: ojalá podamos mantenernos de la misma manera cuando todo se reanude"*.

–¿Qué tan restringida está la actividad en Salta, podés hacer actividad física mientras dura este paréntesis?

–Sí, tras el cierre preventivo de los gimnasios, se produjo la rehabilitación y, desde hace poco más de una semana, se puede con-

Las dos pruebas disputadas en 2020 fueron las del 16/02 en Viedma y el 08/03 en Neuquén, donde resultó 4° y 14° respectivamente.

currir a ellos. También salgo a andar en bicicleta. En ese sentido, puedo entrenar y recuperar la parte física, para estar más cerca del ideal cuando me toque subir al auto de carrera. También sigo las indicaciones del nutricionista y de mi psicólogo deportivo, ya que además del trabajo para soportar el esfuerzo que exige el manejo y la temperatura dentro del auto, se necesita reaccionar bien y mantener la cabeza despejada.

Esteban, 19 años recién cumplidos, buscará el ascenso al TC cuando se reanude la actividad automovilística.

El año pasado debutó en el TC Pista con un Ford del JPG Racing, el equipo de "Juampi" Gianini, con quien había ascendido del TC Mouras. Fue una temporada en la que aprovechó para conocer las características de la categoría: *"El TC Pista tiene pilotos muy buenos y es súper competitivo. Fue un año de transición. Conocí bien los circuitos y adapté mi manejo a la mayor potencia del motor"*. En este 2020, pasó al RUS Med Team con un Dodge motorizado por Alfredo Fernández, atendido por Ramiro Galarza y el asesoramiento técnico del Centro Tecnológico Canapino. *"Encaramos este nuevo proyecto con la ilusión de pelear el campeonato. Quedé muy entusiasmado con el arranque y me sentí conforme con el auto. Los resultados en las dos fechas que corrimos fueron positivos. El objetivo que nos pusimos es ser competitivos y lograr el ascenso al TC para la próxima temporada"*.

-¿Te integraste bien al equipo? ¿Mantenés el contacto?

-Sí, hablo con algunos de sus miembros, aunque no tanto como lo hacía antes de la pandemia, cuando estábamos metidos de lleno en los trabajos del auto y los proyectos de desarrollo. Tal vez, mi papá es quien ahora está más cercano, porque maneja el tema comercial de mi participación en el equipo.

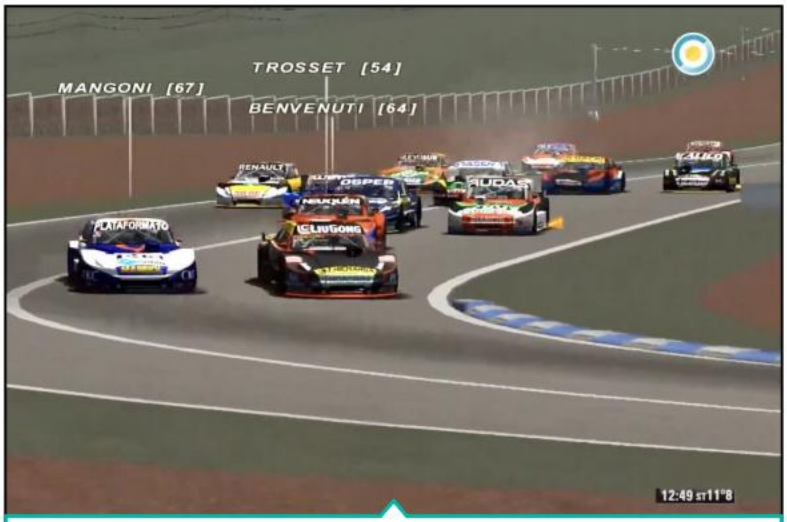
-¿Cómo te imaginás el regreso a las carreras?

-Va a pasar mucho tiempo para que el automovilismo vuelva a ser el que conocimos. Vamos a tener que aprender una nueva convivencia entre mecánicos y pilotos en los boxes. Por otro lado, ya no veremos a las 30 o 40 mil personas en los autódromos. Nos vamos a encontrar con un panorama distinto en las carreras de TC.

-¿Podría regresar pronto el automovilismo en Salta, dado que no hay tantos casos de Coronavirus como en Buenos Aires?

-Acá se está hablando de una apertura en los próximos días. Y cuando ocurra, vamos a poder probar algún karting o un auto de Turismo. La idea es ganar todo el tiempo posible para estar mejor preparado cuando nos toque volver a manejar el Dodge de TC Pista.

Federico Hermida estuvo concentrado y, así, se adjudicó el campeonato virtual de la Fórmula 3 Metropolitana.



Con la victoria en Posadas, Nicolás Trosset continúa como líder del TC virtual. El campeonato seguirá con Potrero de los Funes (28/6), Buenos Aires (12/7), San Nicolás (26/7), Paraná (2/8) y Neuquén (9/8).

Los amigos de Curvón Fotos iniciarán el campeonato de Turismo Internacional virtual, a partir del viernes 26, a las 23 hs.

Nico González, de gran desempeño, fue 10° en la última carrera de #TCenCasa.

Guillermo, padre de Mario Valle, disfrutando del simulador con Bella, su nieta.

Ante la falta de actividad en pista, en el Alifraco Sport restauran coches antiguos.

Hermosa foto de Salvador, durmiendo en el casco del tío Manu Urcera.

La réplica del Ford de Guido Falaschi, un proyecto de fanáticos de Bahía Blanca, que se termina de alistar en el Forte Sport.

La Agencia SEP propone, de esta manera, el trabajo de las promotoras con tapabocas cuando regrese la actividad.

LAS ÚLTIMAS NOVEDADES

EL PESAR DE LOS EQUIPOS DE TC ANTE LA PANDEMIA

Que el aislamiento social, preventivo y obligatorio establecido por la pandemia de Coronavirus trajo un sinfín de problemas económicos, no es una novedad. Las estructuras del Turismo Carretera ya no saben cómo hacer para mantener a los empleados y los gastos, pese a la ayuda del Gobierno con el pago de la mitad de los haberes. Cada día que pasa es un paso más para el cierre de las persianas. *"Es un momento angustiante, penoso y desesperante. Se hace muy difícil llevar esto adelante, queremos tener claro el horizonte. Hay incertidumbre sobre cuándo volveremos. No quiero que me ayuden, pero sí volver a trabajar. Y la otra preocupación es cómo volveremos"*, expresó Gustavo Lema, titular del JP Carrera. Y agregó: *"Puedo resistir tomando deudas, pero me puse como plazo el 30 de junio. Si me dicen que es para más adelante, es inviable; ya contraje deudas y créditos. También le debo a los pilotos que me adelantaron dinero"*.

En la misma sintonía, y hasta por noticieros de canales de aire, habló Rodolfo Di Meglio y expuso su situación. *"Desde marzo que no tenemos ingresos. Somos diez familias en el taller y se nos hace muy difícil. Hay que mover un poquito el engranaje, porque es conflictivo el panorama. Hay que seguir insistiendo, hay que convencer al ministro Ginés González García con un protocolo, para generar un pequeño movimiento y llevar adelante un fin de semana de carrera. Lo ideal sería empezar en aquellas provincias con cero contagios, y no movernos del autódromo. Pero si no tenemos algún tipo de ingreso, vamos a desaparecer todos"*.

Marco Jakos, uno de los titulares del Coiro Dole Racing, también se refirió sobre la delicada realidad que viven los conjuntos de la categoría. *"Estamos muy complicados desde lo financiero. Tanto a nosotros, como a los pilotos, a los sponsors y a las empresas que nos apoyan, se nos hace muy difícil al cortarse la cadena de pagos, pero dentro de las normas que puso el gobierno, estamos tratando de llevar la situación adelante. Le estoy agradecido al gobierno, que nos ayudó para pagar parte de los sueldos de los empleados, pero los bancos tendrían que estar a la altura de la circunstancia"*, dijo el empresario. Y acotó: *"Antes de la pandemia, nos ofrecían créditos por todos lados; durante la pandemia, no vale el antecedente de varios años de cumplimiento que uno tuvo, y solamente toman este mes presente. Te preguntan cuánto facturás y cuándo vas a empezar. Hoy estamos facturando cero pesos y ahí es donde precisamos al banco. Creo que si los bancos ayudaran, en este sentido, las pymes, las empresas, saldríamos adelante. No me quejo, pero me gustaría que los bancos despierten un poco y nos dieran una mano. En este tiempo, hemos recibido la ayuda de algunas empresas que acompañan a los pilotos para poder seguir y patear la pelota para adelante, pero es imperioso contar con un crédito para poder seguir, sino, estamos muy cerca de cerrar el taller"*.

Otro de los que alzó la voz fue Laureano Campanera, dueño del Donto Racing, quien le pidió a la ACTC que escuche a los propietarios de equipos y los hagan intervenir en las decisiones para el retorno de la actividad. *"Es momento de sentarnos los equipos y tirar en conjunto; que la categoría nos haga parte y que perdure. Hablar de cómo vamos a volver a correr, de qué manera atacar ciertos rubros que hoy encarecen tanto al automovilismo. En algún momento se va a volver, pero va a estar muy complicado porque lo pilotos no van a tener el presupuesto completo, es normal y evidente. Los sponsors no van a tener para aportar lo que se necesita para una carrera y los equipos no van a tener para poner un auto en las mejores condiciones"*, dijo el "Laucha". Y ahondó en su planteo: *"Creo que es el momento para limar asperezas y tirar para el mismo lado. Ellos* (ACTC) *van a tener que escucharnos. Si es que alguna vez nos van a escuchar, creo que es esta vez. Tienen que escuchar a los propietarios, porque en definitiva, somos los que tenemos la inversión en la categoría. Estamos ante una situación totalmente atípica, que nunca se vivió. Es algo descomunal lo que está sucediendo. Si son de la vieja época y querían tener todo cerrado, lo lamento. Es momento de abrirse y tirar todos para el mismo lado. Hay que cortarla con el cartel de 'acá mando yo', eso no existe más"*.

DE CARLO MOSTRÓ SU CHEVY Y FINALIZA LOS TRABAJOS EN EL TALLER. Pese a la pandemia por el Coronavirus, Diego De Carlo obtuvo un permiso especial para exhibir su Chevrolet en el playón de Combustibles Canning, estación de servicio YPF del Grupo Gen. Durante el fin de semana pasado, la Chevy del equipo LRD Performance fue expuesta para que, quienes cargaban combustible, pudieran ver de cerca un auto de Turismo Carretera. *"Se cumplieron todos los protocolos de seguridad; la gente vio el coche con tapaboca, distanciamiento social y estaba muy feliz"*, comentó el piloto. Respecto al taller del equipo, dispuesto en la ciudad de Canning, se estaban terminando de ultimar detalles para comenzar a trabajar sobre los autos. La idea es preparar el Chevrolet de De Carlo, otro más que está en alquiler, dos TC Pista y la TC Pick Up.

ALONSO TENDRÁ ATENCIÓN DE CANAPINO. Cuando el TC vuelva a las pistas, Federico Alonso no continuará con el equipo Taco Competición y su Chevrolet será alistado por el Canapino Sports, por lo que compartirá estructura con Agustín Canapino y Juan Martín Bruno. *"Llevamos el auto a Arrecifes y los chicos del equipo comenzaron a trabajar, pero se dio toda esta situación del COVID-19 y tuvieron que cerrar el taller para resguardar la seguridad de los empleados. Estamos esperando que abra para que me puedan terminar el auto"*, comentó el de Río Gallegos, quien continuó: *"Está bueno porque tienen todo centralizado ahí. Es el lugar donde se hacen los motores, el chasis, pintura, todo. Nada se hace en otro lugar que no sea ese. Otra cuestión positiva es que los proveedores son del mismo lugar, entonces todo resulta un poquito más fácil"*. Lo único que queda por definir es quién será el motorista.

AVANZAN LOS TRABAJOS EN EL FORD DE WERNER. El equipo DTA Racing de Ulises Armellini y el Memo Corse continúan en el alistamiento del nuevo Ford de Mariano Werner, el cual será probado, cuando la ACTC autorice los ensayos, para compararlo con el que corrió las dos primeras fechas del año. La semana pasada, estaba previsto que el vehículo ingrese a la cabina de pintura, para luego iniciar la fase final de armado. El Ford que dejará Werner será para Marcos Castro, quien correrá en TC Mouras.

ADIÓS AL "NEGRO" LÓPEZ. Días atrás, el carburista Alfredo López falleció a los 82 años. El "Negro", como era conocido en el ambiente, metió mano en autos de todas las categorías zonales y nacionales, especializándose en la afinación de carburadores y la regulación de los sistemas de inyección. Hace unos años, cuando el TC implementó los Weber 48-48, fue uno de los encargados del cambio. Desde el Staff de CRONO lamentamos su pérdida y les hacemos llegar nuestras condolencias a familiares y allegados.

OKULOVICH GIRÓ EN OBERÁ. Misiones fue una de las provincias que autorizó el regreso de la actividad deportiva y Carlos Okulovich se dio el gusto de mover un poco las muñecas en el trazado obereño, al mando del VW Gol de la Clase 2 del Turismo Pista misionero de Juan Pablo Urrutia.

LOS 116 AÑOS DEL ACA. El pasado 11 de junio, el Automóvil Club Argentino celebró su 116° aniversario en un contexto único e inusual pero que no por eso imposibilitó a la entidad para continuar con las prestaciones para los socios de todo el país. ¡Felicidades, ACA, por muchos más!

EL "FLACO" TAMBIÉN ACELERÓ. Otro que se sacó las ganas de manejar, en esta ocasión un karting, en el impecable Kartódromo "El Gigante" de Las Parejas, fue Facundo Ardusso, quien hasta fue entrevistado por su hermano Alfredo al terminar la jornada.

NUEVA COBERTURA DE SALUD DE RUS. Río Uruguay Seguros continúa innovando y brindando el mejor servicio a sus asegurados y, en esta ocasión, presenta RUS Medical Plus, un seguro indemnizatorio para afrontar los gastos de internación por padecer alguna enfermedad o haber sufrido un accidente. Esta cobertura también abarca las internaciones por COVID-19, y como adicional, ofrece "Atención Médica Digital", un servicio médico de videoconsultas las 24 horas, a valores mensuales accesibles.

SE VIENE EL CAMPEONATO VIRTUAL. El término Sim-Racing está compuesto de dos palabras en inglés: "simulator" y "racing", que significa "simulación de carreras" o automovilismo virtual. El TC Platense no es ajeno a esta tendencia y anuncia que, próximamente, se pondrá en marcha oficialmente el simulador de la categoría. Es todo un desafío llevar adelante este proyecto. El crecimiento exponencial de esta modalidad se ve impulsado, en gran parte, por el aislamiento social mundial. Se está trabajando fuerte para intentar simular con éxito la realidad dinámica de los autos de la categoría, factores físicos que hacen que un objeto se comporte como lo hace. La idea es que el vehículo se haga igual a como lo haría en la vida real, que reaccione a ondulaciones en la pista, falta de cargas aerodinámicas, cambios climáticos, que los neumáticos se ensucien o se desgasten, y muchos otros factores que los harían casi idénticos a la realidad. También es ardua la labor para presentar los autos que integran la divisional iguales a los reales, en lo estético y visual. Ni siquiera una pandemia puede frenar nuestra necesidad de automovilismo y carreras. Con mucho esfuerzo se espera presentar la plataforma durante el mes de julio. Se están ultimando los detalles para tener un muy buen auto, en breve se estará anunciando el lanzamiento oficial y brindando la información para realizar la instalación del mode del TC PLATENSE desde la página web ***www.tcplatense.com.ar*** y redes sociales de la categoría. Con dedicación y pasión, todo es posible.

VIRTUAL

GRAN PREMIO CRONO

GUEVARA Y CANAPINO FUERON LOS GANADORES DEL GP REVISTA CRONO

El pasado 6 de junio, en el marco de la novena fecha del campeonato presentación del Procar 4000 virtual, donde estuvo en juego el Gran Premio "Revista CRONO", con pilotos invitados, Alan Guevara y Matías Canapino se llevaron los triunfos de sendas competencias que se disputaron en el Autódromo de La Plata.

En la carrera de titulares, Guevara, quien partió desde la pole al quedarse con el mejor tiempo de clasificación, se llevó el éxito con su Ford, por sobre Sebastián Salse y Ezequiel Biondelli.

Entre los invitados estuvieron Mauricio Lambiris, Matías Frano, Emmanuel Pérez Bravo, Fernando Iglesias, Otto Fritzler, entre otros, y la victoria quedó en manos de Canapino, con el Chevrolet de Diego Ciocci. En la segunda colocación finalizó Fernando Gómez (Guevara) y Fabrizio De Lillo (Mauro Tramontana) completó el podio.

Los vencedores se adjudicaron un Libro CRONO de la Historia del TC. También, entre los más de 2.000 espectadores, CRONO dispuso de premios y la categoría realizó un sorteo. Los ganadores de los mismos fueron @guscajal (campera CRONO), @sebas_urcia (gorra CRONO) y @manuzunino_ (libro CRONO).

Además, como es costumbre, el Procar 4000 ayudó a través de la transmisión, a difundir la acción solidaria de Noble Corazón, organización sin fines de lucro que asiste a más de 300 chicos y sus familias, con alimentos no perecederos, ropa de abrigo y todo lo que Javier Saiz (11-5839-8318), junto a sus compañeros Gustavo Zanardi, Javier Correa y Marcelo Cordero, puedan recaudar de las donaciones de la gente.

Cuenca Cereales S. A.

APOYANDO AL PILOTO CRONO ELIO CRAPARO EN TC PISTA.

AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS

CUENCA CEREALES SIEMPRE JUNTO A SU PILOTO EN TC: JUAN MARTÍN TRUCCO.

CUENCA CEREALES S.A.
TRES ALGARROBOS (PARTIDO DE CARLOS TEJEDOR B) TEL. (03388) 492664

RUS presenta su **botón de pago!**

Descargá

RUS® móvil

DISPONIBLE EN Google Play

Consíguelo en el App Store

o ingresá en

rus.com.ar

RUS® DIGITAL

Nº de inscripción en SSN 0360

Atención al asegurado 0800-666-8400

Organismo de control www.argentina.gob.ar/ssn

SSN | SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN